EDITORIAL ABRIL

Nº 28

PARABRISAS

1963
marzo

Revista Mensual de Automovilismo

EL RENAULT GORDINI
RUTA: BS. AS. - SAN LUIS
PRECIOS DE AUTOS USADOS

$ 40.-
En Uruguay
$ ur. 5.-

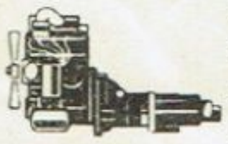
https://argentoteca.blogspot.com

92/868

Durabilidad Peugeot

es durabilidad europea

PEUGEOT 403. EL AUTOMOVIL CONSTRUIDO PARA DURAR MAS... POTENTE... CONFORTABLE... SEGURO...

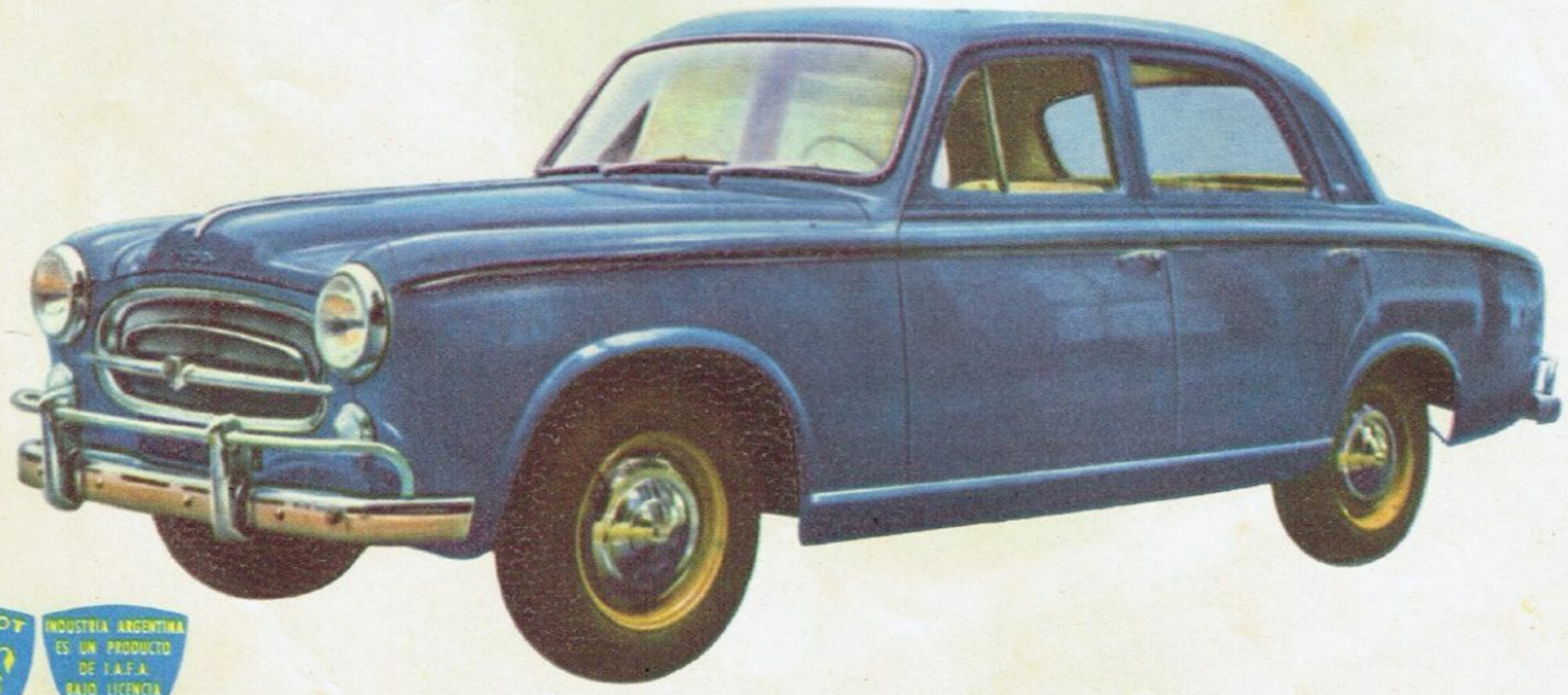


PEUGEOT 403. Con el prestigio que distingue a las marcas europeas... Ahora fabricado en la Argentina... PEUGEOT 403. Motor supercuadrado de 4 cilindros, suave y potente. Aceleración rápida. Segura conducción. Asientos delanteros transformables en cómodas cuchetas. Extraordinario sistema de suspensión. Techo corredizo de cierre hermético. Cuatro puertas. Frenos hidráulicos. Amplio baúl trasero iluminado. Tablero instrumental completo. Mandos de calefacción anti-vaho y climatización de regulación triple. Amplia visión panorámica.

PEUGEOT

403

LA CALIDAD QUE NO SE DISCUTE



D.A.P.A.S.A. DISTRIBUIDORA AUTOMOVILES PEUGEOT ARGENTINA COMERCIAL E INDUSTRIAL S.A. - PASEO COLON 1070 - T.E. 34-7560/7569 - 30-3807 BS. AS.

https://argentoteca.blogspot.com

FANTEVANNI & CIA. 012

AUTOMOVIL PROPIO!

Y si usted ya tiene automóvil, nuestros planes le permitirán renovarlo por un 0 Km.

ORGANIZACION DEL CREDITO AUTOMOTOR OCA S. A. FINANCIERA le facilita ahora un préstamo para que usted compre el último modelo de la marca que prefiera, donde usted lo decida y con todas las ventajas de pagar al contado. Conozca sus cinco planes, basados en el difundido sistema de **AHORRO Y PRESTAMO** –comprobado y adoptado en todo el mundo como el más eficaz para resolver problemas de financiación– y que aplicado por OCA a la adquisición de automotores, ofrece ventajas verdaderamente excepcionales.

UN PRESTAMO DE $ 500.000.- SE OBTIENE CON CUOTAS DESDE $ 5.900 MENSUALES

8% DE INTERES ANUAL SOBRE SALDOS DEUDORES

Planes aprobados por resolución Nº 1499 del Ministerio de Educación y Just. de fecha 17/12/62

La empresa actúa bajo el contralor permanente de la INSPECCION GENERAL DE JUSTICIA.

PARA ADQUIRIR O RENOVAR AUTOMOVILES, CAMIONES, COCHES COLECTIVOS Y MAQUINARIA AGRICOLA.

ADJUDICACIONES POR RIGUROSO TURNO DE FECHA INICIAL.

INFORMESE EN DETALLE DE NUESTROS PLANES Y COMPROBARA QUE VERDADERAMENTE... ¡AHORA SOLO FALTA SU DECISION!

ORGANIZACION DEL CREDITO AUTOMOTOR

OCA

S. A. FINANCIERA

25 DE MAYO 195 - PISO 3º - BS. AS. T. E. 33-5910/6219

AUSPICIA **CAPITAL S.A.** Asesores Bursátiles

PROMOTOR EXCLUSIVO EN TODO EL PAIS:

envión

BDO. DE IRIGOYEN 244 - BS. AS. T. E. 37-3282/3311

SOLICITO SIN NINGUN COMPROMISO FOLLETOS EXPLICATIVOS

PBF

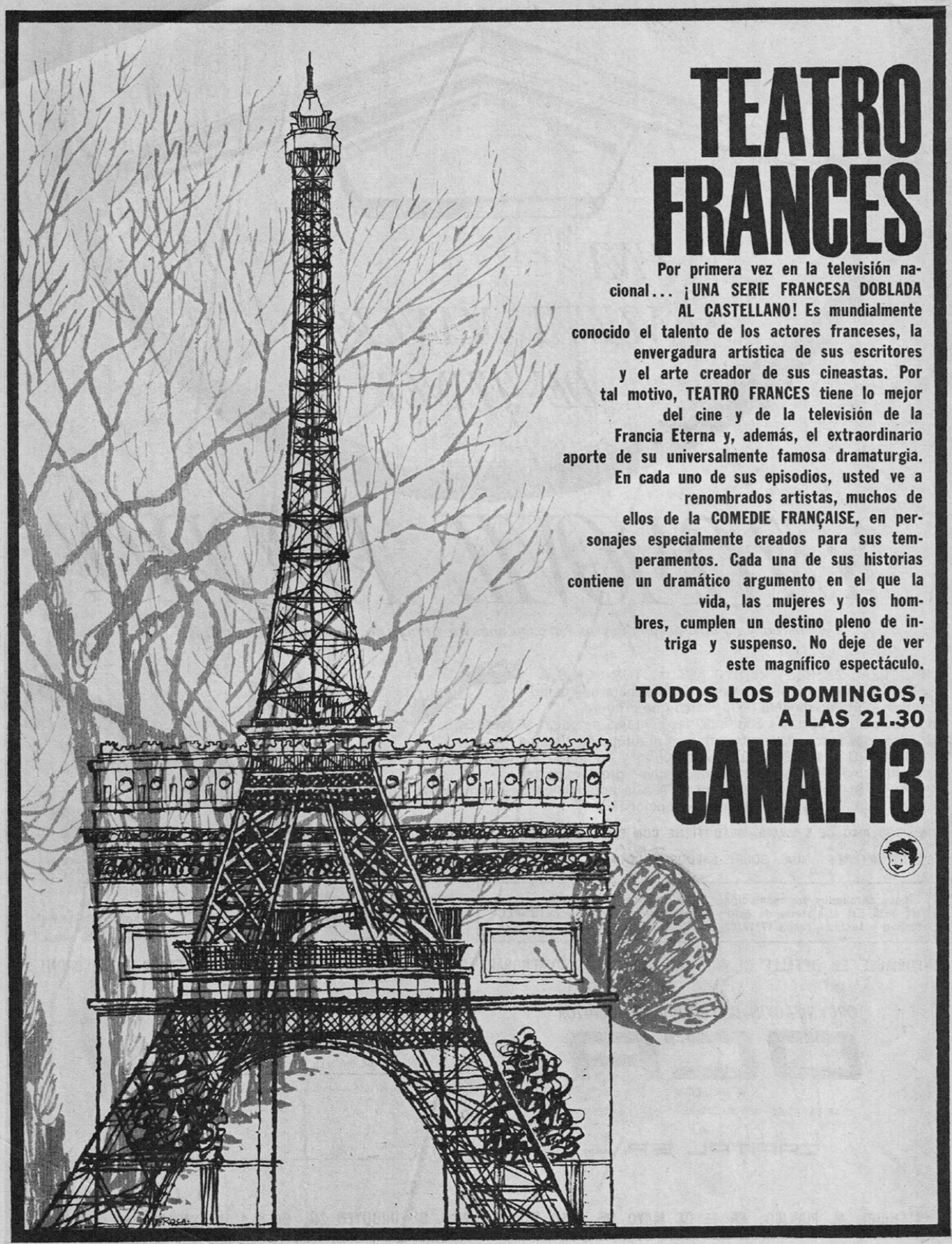
NOMBRE .....

DOMICILIO .....

LOCALIDAD .....

ATENCION AL PUBLICO: EN 25 DE MAYO 195, PISO 3º Y EN BDO. DE IRIGOYEN 244, DE 9 A 19; SABADOS DE 9 A 12

https://argentoteca.blogspot.com



https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

PARABRISAS

REVISTA MENSUAL DE AUTOMOVILISMO

SUMARIO

SEGURIDAD	Operativo Ruta 2 - Una contribución de "Parabrisas" a la seguridad vial	24/27
ROAD TEST DE EXTRANJEROS No. 1	Hoy se prueban el Cadillac y el Imperial	18/23
ECONOMIA DEL AUTOMOVIL	¿Puede usted comprar un auto?	32/34
PRESENTACIONES DE PARABRISAS	Aquí está el Renault Gordini	54/59
	El Merlyn Sport 1100 cc.	36/37
	Probando el Rover a turbina	64/65
PARABRISAS SONRIE	Entre baches y mujeres	35
DEPORTES	La famosa carrera de Le Mans	82/92
	Informativo de Regularidad	103
	Primer Rallye del A.C.A.	60
	Un Campeonato de Volovelismo	60
PARABRISAS INTERNACIONAL	Los salones mundiales del automóvil	38/45
TURISMO	San Luis y sus paisajes	46/52
MANUALES DE PARABRISAS	Austin 10 HP 1947	28/30
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Planillas actualizadas de los precios de los coches usados	73/75
CUADROS CLINICOS DE LAS CIUDADES ARGENTINAS	Córdoba: Demasiado y muy pronto	80/82
VIAJANDO EN DOS RUEDAS	Autoservicio Siambretta	84/85
	La temporada deportiva 1962	86/87
	Mototurismo	102
TECNICAS	Planilla de características técnicas de los automóviles 1963	96/103
NOTAS UTILES	Noticiero mundial	76/78
	Campeonato Mundial de vuelo a vela	88
	Noticiero argentino	93/95
	Los lectores preguntan	7/16
	La sobremesa del secretario técnico	104
	Finaliza el desfile de los autos argentinos	62/63

28 AÑO IV marzo 1963 este número aparece el 17 de febrero

Director: CESAR CIVITA
Secretaría Técnica: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n)
GUILLERMO MARTIRE
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA
JUAN CARLOS PATALANO
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Director de Publicidad: MARCELO CUIDET
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsales en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musich y Norberto Alvarez Ojea. FOTOS: Jorge Aguirre, William Fredes y Carlos Parera. DIBUJOS: Siulnas.

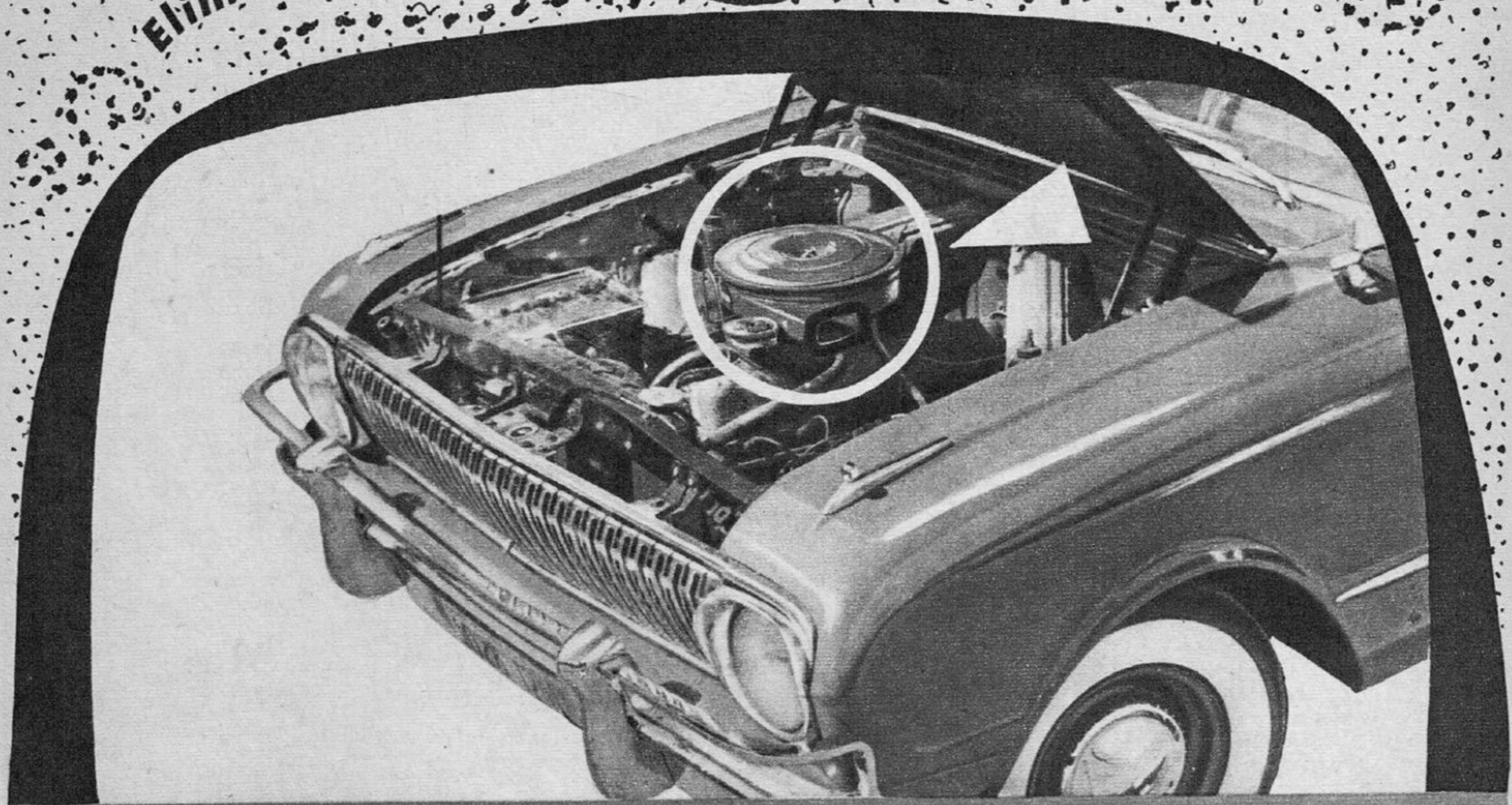
Publicación mensual de la Editorial Abril, S. A., avenida Leandro N. Alem 884, Buenos Aires, República Argentina. T. E. 32-6605 y 32-6388. Publicidad: 32-7134. Redacciones: En Brasil: Rua João Adolfo 118, San Pablo. En Francia: rue Halévy 8, Paris IX, Tel. Opera 3577. En Italia: vía San Damiano 2, Milano. En los artículos, firmados o no, no se hace publicidad redaccional. Todos los productos, establecimientos o marcas se mencionan con el único objeto de informar a los lectores acerca de calidades, modalidades o características consideradas ilustrativas por nuestros redactores especializados. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad o compromiso alguno. La reproducción total o parcial del material publicado está absolutamente prohibida. No se devuelven colaboraciones no solicitadas. Distribuidores: Capital Federal: Vaccaro Hnos., S. R. L., Solís 585. Interior y Exterior: RYELA, S. A. C., Piedras 113, Capital Federal. PARABRISAS está adherida al Instituto Verificador de Circulaciones.

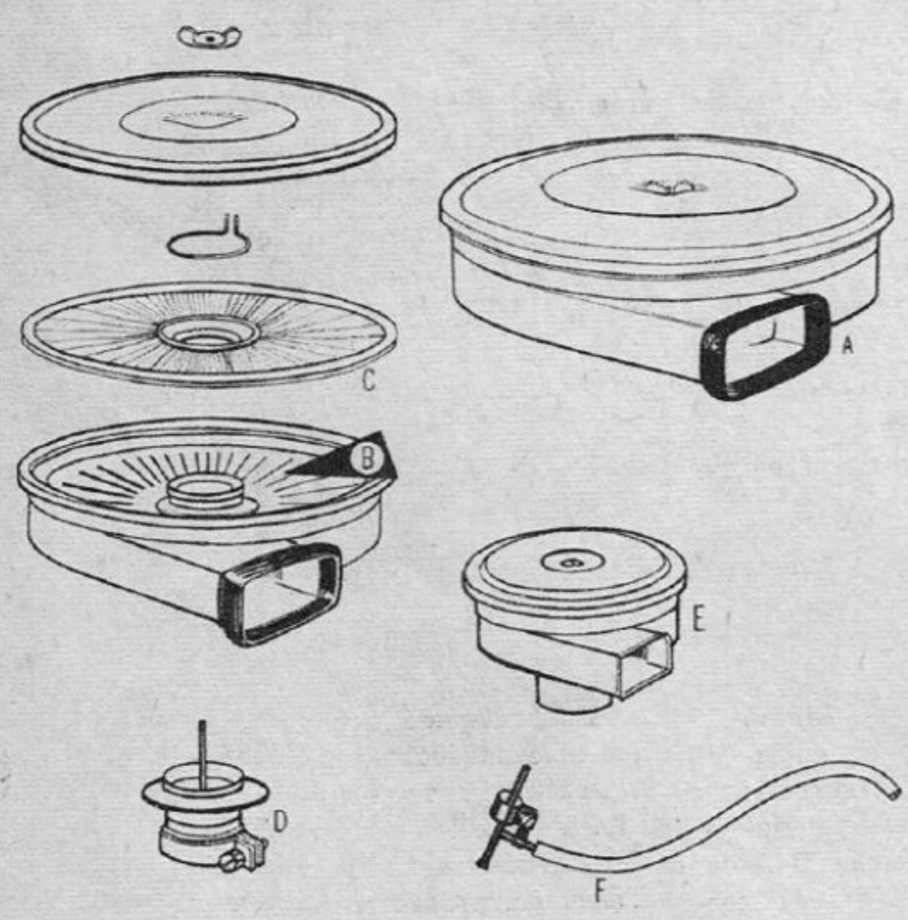
NUESTRA TAPA: Modelos AERO-WILLYS en las rutas brasileñas. Un ektachrome por cortesía de la revista Quatro Rodas.

https://argentoteca.blogspot.com

BOOM S.A.

Eliminando impurezas SU MOTOR VIVIRA DEL AIRE





NUEVO sistema de filtrado semi-seco

FASFILTER

A) Carcasa con entrada tangencial de aire
B) Preselector
C) Elemento filtrante intercambiable - paño tratado
D) Adaptador para todo tipo de automotor
E) Filtro en miniatura para tapa entrada de aceite
F) Toma de neblina de ventilación del carter

FASFILTER

100 % Eliminación de impurezas
Alarga la vida del aceite
Mayor potencia, pique y velocidad
Menor consumo
Más suavidad en la marcha
Mejor combustión

Fabricado y distribuído bajo licencia por
FABRICA ARGENTINA DE SILENCIADORES
F.A.S. Pepa Hnos. S.A.
Avda. Garibaldi 1415
Lomas de Zamora

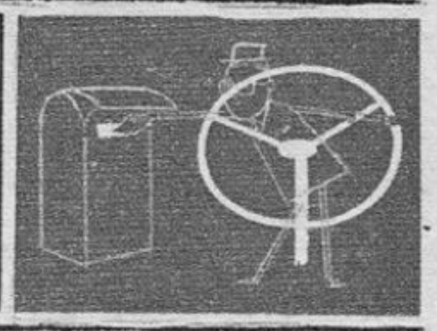
FASFILTER

INDUSTRIA ARGENTINA

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS

AV. ALEM 884 CAPITAL FEDERAL



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos dirijan, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente, PARABRISAS ampliará su servicio de Correo, con el fin de satisfacer la solicitud de sus lectores.

DAUPHINE TERMICO

Tengo un Dauphine 61..., lo ando muy poco (sólo 8.000 en un año). Calienta mucho; no puedo andar más de 50 kilómetros a un promedio de 50/60 sin que la aguja se vaya al límite de seguridad (parte verde/rojo). No sé si podrá mantenerse mucho tiempo en esa posición... Al principio no le di mayor importancia, pues lo consideré propio de un motor en ablande, pero ya me preocupa al haber transcurrido bastante tiempo, y haberle sacado yo el termostato y cambiado el codo de agua, de plástico, por otro de metal... Ultimamente le noto mucho consumo de agua; basta que lo ande 40 ó 50 kms. para que ya lo tenga que volver a llenar... Le tensé la correa del ventilador a una posición que estimo normal (aproximadamente 2 cms. de flojedad)...

Todavía no estoy completamente seguro de si conviene calentar el motor unos 5 minutos antes de salir, o salir directamente y que el motor se vaya calentando, sin acelerarlo. — MANUEL B. RODRÍGUEZ, Haedo, PBA.

¿Vd. observó si pierde el radiador o una de las mangueras? Esta última puede tener floja una abrazadera... Fue un error sacarle el termostato (ya ve que no solucionó el problema). Si no es un problema de pérdida de agua, podría ser que uno o varios de los pistones estuvieran en sobremedida, cosa que pasa algunas veces con coches rectificados, pero difícilmente ocurra con un auto nuevo.

Sin embargo, si la aguja marcadora de la temperatura llega apenas al límite verde-rojo, sin internarse francamente en la zona roja (su carta no es absolutamente clara al respecto), esto no debe preocuparlo, pues no significa, necesariamente, recalentamiento. Si el motor efectivamente recalienta, la pérdida de agua puede ser por el cañito de desborde del radiador. ¿Lleva Vd. correctamente apretada la tapa del radiador? Si la lleva media floja, por ahí puede ser el problema. No podemos darle consejos más concretos porque habría que desarmar el motor. Pero le agradeceríamos, cuando solucione el inconveniente, nos anoticie qué fue lo que tenía. ¡Buena suerte!

ONCE LIGERO

Citroën 11 CV...

¿Cuántos cilindros y cilindrada? ¿Cuántos HP? ¿Cuál es su sistema de refrigeración? ¿Tracción delantera o trasera? ¿Cuatro tiempos? ¿Cuántas marchas? ¿Qué opinión les merece en cuanto a estabilidad? ¿Cuál es su velocidad máxima aproximadamente? ¿Y la velocidad crucero aconsejable, con motor en buenas condiciones, buen camino y cuatro personas en su interior? ¿Utiliza camisas de cilindro? ¿Cuánto costaría aproximadamente su reposición? — JORGE FRAGA, Capital Federal.

Cuatro cilindros, 1.911 c.c., 54 HP; enfriado a agua, tiene tracción delantera y tres marchas. El ciclo motriz es de cuatro tiempos. La estabilidad del 11 CV es excelente, aunque por supuesto se trata de un auto diseñado en 1934, y hay coches modernos más estables aún. En su momento, era uno de los coches más estables del mundo. Tiene camisas de cilindro, pero francamente no tenemos idea de cuánto puede salirle una reparación. Eso va a tener que averiguarlo en un taller mecánico.

BUENOS DESEOS

Saludo a Vds. muy atentamente en mi calidad de nuevo adquirente de "PARABRISAS" a la cual le auguro que sigan

100 % TRAGACANTO (calidad-1)

asegura la

CALIDAD 100 %

del FIJADOR SOLIDO

Glostora

(sin aceites)

Totalmente elaborado con *legítimo tragacanto de Persia calidad-1*, costosa materia prima íntegramente importada, y perfumado con finísimas esencias - también importadas -, Glostora Sólida es, realmente, el mejor fijador sólido que su dinero puede comprar.

FIJA FIJO
pero armoniosamente. No "aplasta", no "reseca", no "endurece" ni oculta el brillo natural del cabello.

FIJA LIMPIO
Por su alta calidad no deja polvillo, no forma caspa, ni daña el cabello.

ECONOMICO
Por su alto índice de concentración se necesita "muy poco" para cada peinado.

1/2 FRASCO
de Fijador Sólido Glostora equivale a un frasco de un fijador sólido común.

FIJADOR SOLIDO

Glostora

para quienes exigen lo mejor!

https://argentoteca.blogspot.com

IN-DE-CO

También fabrica!..

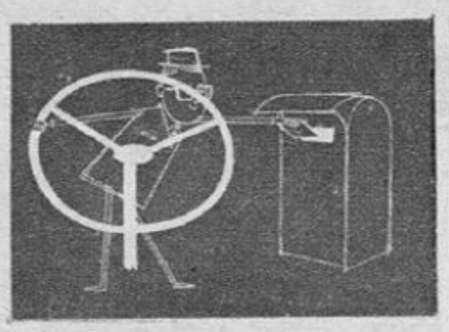
CON LICENCIA FEDERAL - MOGUL

COJINETES
DE BIELA - BANCADA
ARBOL DE LEVAS

Y BUJES DE TODO TIPO EN

METAL ROSADO SINTERIZADO

CASA MATRIZ: Buenos Aires, Calle Montvideo 431, T. E. 49-0254/55/56
SUCURSAL ROSARIO: Avda. Corrientes 555, T. E. 66285



CORREO PARABRISAS

sus éxitos. — VÍCTOR T. LAGUNA, Capital Federal.

Esta amable cuan breve carta no es, reconocemos, de interés general. Pero humanamente nosotros no pudimos resistirnos a la tentación de publicar este gratísimo saludo de un señor que nos escribe para desearnos éxito sin preguntarnos qué luz tienen los platinos del Delaunay-Belleville 1902, o si puede adaptársele un motor Corvette a un Renault Dauphine. Muchas gracias, señor Laguna, y sus saludos son cordialmente retribuídos por todos aquí en PARABRISAS.

BESTIALIDADES

¿Por qué emplean tantas veces la palabra "bestia" en la redacción de los artículos?

Entiendo que el periodismo no debe maltratar el idioma, y si quieren usar términos vulgares y figurados, que sean vulgares y figurados, pero no inapropiados ni chocantes.

Desearía que como prueba de haberse recibido esta carta y haber llegado a alguna persona responsable de la redacción se publique en Correo. Si no, voy a pensar que se extravió y volveré a escribir. — (HELUBIRO, *"no soy una bestia"*).

Cuando yo uso las palabras "grandes bestias" o "bellas bestias", refiriéndome a coches que me producen esa sensación, trato de transmitir lo que siento, tal como lo diría cuando estoy sentado a la mesa del café con algunos amigos (porque así es en realidad cuando escribo el Correo). No creo que los nobles cuadrúpedos se ofendan por esto ni creo que el término sea agraviante para nadie (las susodichas bestias incluidas).

He tratado de escamotear esta carta, pero el "dire" leyó la culpa en mis ojos y aquí estoy, tratando de salvar el pan de mis hijos futuros. Por favor, señor Helubiro, diga que por esta vez pasa, o me funden.

NOTA DE DIRECCION: El lenguaje coloquial en el Correo y algunas secciones de la revista ha sido admitido como concesión a redactores técnicos un tanto despeinados. La carta del Sr. Helubiro es aleccionadora y, si bien admitimos que el idioma se aligera y se enriquece con el uso de alguna terminología no muy ortodoxa, también creemos que todo tiene un límite, como decía el cuento. Al primero que vuelva a usar en esta revista la palabra "bestia" lo vamos a tratar como a tal.

GIULIAS Y GIULIETTAS

Los Road Test son buenos..., los noto algo más resumidos que al principio (Fiat, Carabela, etc.)... Me quejo de la encuadernación. Las hojas se aflojan porque no están engrampadas como antes...

Me gustan mucho las tapas, fotos insuperables. Especialmente cuando sale fotografiada la conductora. ¿No pueden darme los teléfonos de Claudia, Delma Elmer, Vicky, Norma del Valle, etc.?

¿Van a testear la pick-up Studebaker Champ?

En el reciente Gran Premio Stándard, muchos compitieron con Alfa-Romeo Giulia, que, según entiendo, tiene motor de 1.600 c. c. ¿Es una derivación del Giulietta?

¿Cómo diablos hizo Cabalén para romper el cardan a setenta kilómetros de la partida? Si hubiera corrido X. X. lo hubiera roto a los veinte kilómetros. — NORBERTO J. TAVERNA, Moreno, PBA.

Los Road Test se escriben teniendo en cuenta qué es lo que hay que decir de cada coche. En algunos casos un muy buen auto puede tener características particulares que inviten o obliguen a extenderse más que en el caso de otro auto de igual bondad pero mecánica más convencional. También se escribe más, haciendo las correspondientes salvedades, en el caso de que nuestro Clan de intrépidos difiera sobre el coche testeado (cosa que generalmente ocurre en ese pequeño pero bullicioso grupo).

Studebaker Champ: creemos que lo vamos a testear muy pronto.

Números de teléfono: consulte en guía.

Giulia: Vea PARABRISAS Nº 27.

Cabalén: Pregúntele al corredor... En cuanto a su opinión sobre el otro corredor, estamos, hasta cierto punto, de acuerdo...

ADELANTE RIO CUARTO

Mucho se ha escrito en pro y contra del plan regulador de tránsito, de cómo se maneja en Buenos Aires y en el interior. Me permito manifestarle que en Río Cuarto se está efectuando la reforma del Código de Tránsito, con plan regulador que incluye la instalación de semáforos, señalización de calles,

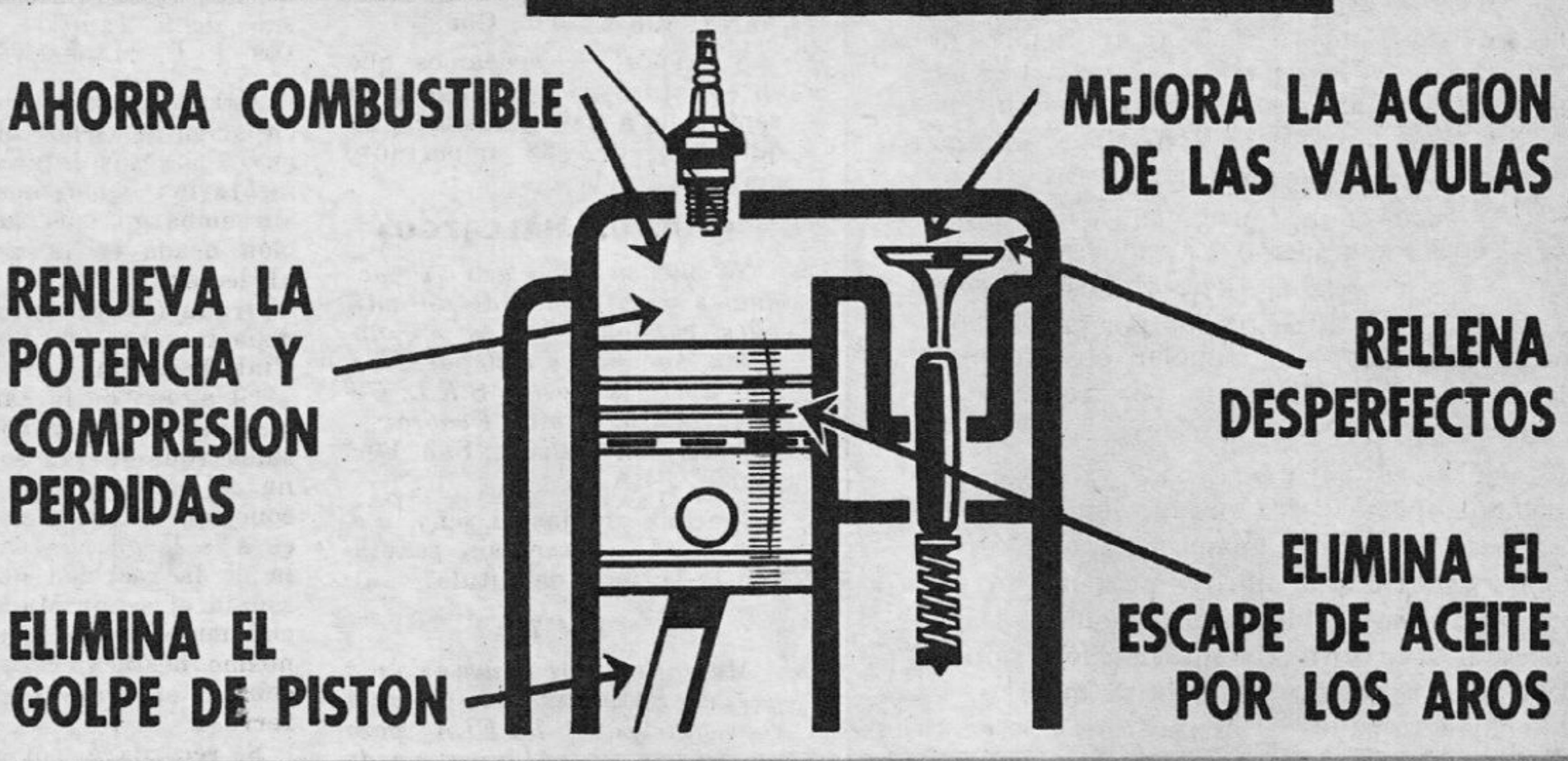
https://argentoteca.blogspot.com

COMO EN EE. UU. TRIUNFO TAMBIEN EN LA ARGENTINA!

MOTALOY

Logra un gradual afinado en su motor, que dura 300.000 kilómetros!

ASI ACTUA MOTALOY



"MOTALOY" ACTUA MIENTRAS UD. MANEJA!

Son 4 tabletas, que se depositan en el tanque de combustible. Ellas entrarán en acción mientras el vehículo esté en movimiento.

Por fricción, desprenden partículas minúsculas de MOTALOY, de forma coloidal, que se dispersan en el combustible, el cual las lleva hasta las cámaras de combustión del motor.

Prácticamente RECTIFICADO **mientras marcha,** el motor mantiene su compresión normal. Si se trata de motores nuevos, prolonga su vida útil, y en caso de motores "desinflados", levanta su compresión hasta el límite normal.

DISTINTOS TIPOS 'MOTALOY"

TABLETA 00	TABLETA 1	TABLETA 2	TABLETA 3
Para motos, motonetas, motores fuera de borda y otros motores livianos.	Para toda clase de automóviles con menos de 50.000 Km.	Para toda clase de automóviles con más de 50.000 Km. y "Pick-ups".	Para camiones pesados, semiremolques, ómnibus, etc.

COMO TRABAJA MOTALOY

Pequeñas partículas de MOTALOY quedan en suspensión en el combustible entrando a las cámaras de combustión. Aquí el calor intenso del encendido origina una acción, con el MOTALOY, que primero reduce los depósitos de carbón duro y luego de limpiar las superficies Motaloy llena todas las partes desgastadas, rayadas o raspadas, metalizando los pistones, aros, válvulas y cilindros.

SOLICITE FOLLETO GRATIS

Mantenga su motor en 0 Km.!

MOTALOY

Fabricado por: MOTALOY MANUFACTURING CORP., San Antonio, TEXAS, U. S. A.

Unicos distribuidores de Motaloy Argentina: **DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ, SOCIEDAD ANONIMA (D. A. S. A.)** (e. f.)

BME. MITRE 559 - BUENOS AIRES - T. E. 30-3100 y 30-5100

PUEYRREDON

https://argentoteca.blogspot.com

DESVESTIR A UN SANTO...

...para vestir a otro. Esto es lo que hace el Estado argentino al proteger a la industria papelera local a costa de la actividad editora. Para ello coloca gravamen tras gravamen —primero el 20 %, después otro 10 %, después un 5 % más, y todavía un 1 ½ %...— al papel que necesitan importar los libros y las revistas, encareciéndolo artificialmente. Con esto *el único que gana es el editor extranjero*, cuya producción, al amparo de convenios internacionales, entra aquí libremente. Este libre intercambio de publicaciones es la base de nuestra cultura.

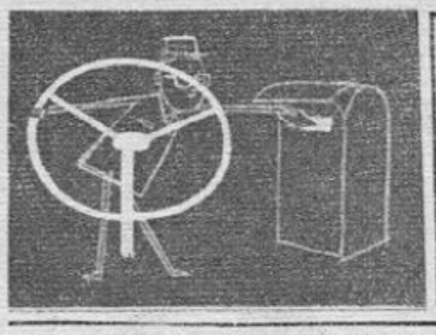
A los funcionarios que propician esta política simplista les falta imaginación. La industria local del papel, que es muy antigua, tiene ya los nueve décimos de su producción, constituida por papeles para envolver, madera, estraza, empapelar, etc., defendida contra la competencia exterior por recargos del 150 % o más.

Pero el papel para diarios, revistas y libros —que es una pequeña parte de la producción nacional y que no alcanza de ninguna manera para las necesidades del periodismo y el libro— necesita un trato *distinto*. Por eso, la producción nacional *de estos papeles* destinados a difundir información, noticias, ideas, debe ser protegida de distinta manera. Por ejemplo: pueden suprimirse los recargos a la celulosa, dar créditos a las fábricas. Hasta se la puede subsidiar, como lo hacen inteligentemente otros países para abaratar sus libros, revistas y diarios, fuentes de opinión y cultura popular y de *prestigio en el exterior*.

Los editores estamos de acuerdo con esto. Queremos tener aquí una industria papelera próspera, que produzca papel bueno y barato, porque lo necesitamos para que el libro y la revista no lleguen a ser lujo para ricos. En esta puja, ningún argentino se beneficia. Ni siquiera la industria papelera saldrá beneficiada, porque se quedará sin clientes a medida que los editores se vayan a otros países.

Señores funcionarios: para que salgamos ganando los argentinos, hay que encontrar un camino *argentino*. No se elija el camino fácil de los gravámenes. Encarecer los libros y las revistas no es solución para nadie *y menos todavía para el pueblo*.

ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS • CAMARA ARGENTINA DEL LIBRO • CAMARA ARGENTINA DE EDITORIALES TECNICAS



CORREO PARABRISAS

cambio de manos de modo de crear tres circuitos de tránsito rápido, semirrápido y lento, desvíos para tránsito pesado, y un plan de educación vial que abarca desde las escuelas primarias hasta la instrucción colectiva de la población, por radio y por los diarios. ¿No cree, señor director, que es un ejemplo digno de mencionarse y estudiarse por parte de otras publicaciones? — EDGAR E. NEUMANN, Río Cuarto, Cba.

Sí, señor, y esperamos que en el futuro podamos hacer un reportaje a las plausibles inquietudes de esa importante ciudad cordobesa.

FAUSTO... HALLAZGO

Se pueden encontrar manuales y catálogos de automóviles, camiones, motos y motonetas, nacionales e importados, en Papelería Goethe S.R.L. Corrientes 366, Capital Federal — ALFREDO N. PELAIA, San Fernando, PBA.

Muchas gracias al señor Pelaia. Entre paréntesis, ¿captaron la sutileza del título?

3 Y 7

Me faltan los números 3 y 7 de PARABRISAS... *Intenté conseguirlos en RYELA, pero no tienen... ¿Alguien puede vendérmelos? Rogaría me llamaran al 73-4838, indicando el precio...* — Isard 700, Capital Federal.

Publicamos esta carta, sin muchas esperanzas; esos números están totalmente agotados y los poquísimos ejemplares en colecciones particulares son celosamente guardados por los respectivos dueños...

BARRO EMBARRADO

En PARABRISAS *de septiembre, el señor H.R.C.E. preguntó a qué se debía el "barro" color castaño claro que aparece adherido a la tapa del radiador de su 600D. Tratando de quitar el "barro", la "embarraron" porque es hidróxido ferroso, el que se produce debido a la dilución del hierro en el agua. Esto es absolutamente inevitable, aún usando agua destilada, pero el hidróxido ferroso alcanza en seguida la saturación, cesando en consecuencia el ataque al hierro, a menos que el agua contenga oxígeno disuelto (razón por la cual no es conveniente usar agua de lluvia), pues el hidróxido ferroso se convierte en hidróxido férrico, continuando el ataque del hierro por el agua, hasta que el hidróxido alcance nuevamente la saturación.*

NO agregue al radiador bicarbonato de soda, pues con él se forma carbonato de sodio + anhídrido carbónico + agua. El anhídrido carbónico forma, con el agua del radiador, ácido carbónico, el cual ataca al hierro formando carbonato ferroso.

Sobre este tema se podría hablar mucho más, pero resumiendo, use agua corriente tal cual sale de la canilla... — CARLOS J. C. MARRERA, Rosario.

Agradecemos mucho la preocupación del señor Marrera en enviarnos sus interesantes comentarios. Queremos destacar, sin embargo, que la información usada en la contestación al lector H.R.C.E., fue suministrada (oficiosamente) por el departamento de "service" de Fiat Argentina.

El agua "de la canilla" contiene elevadas proporciones de sales (que varían según la zona del país) y que forman el conocido "sarro", cuya acción es a lo largo más molesta que la de la reacción química que señala el señor Marrera, especialmente puesto que, como él mismo destaca, cesa esa reacción al saturarse el hidróxido ferroso.

Se recordará, por otra parte, que el consejo sobre el bicarbonato de soda —también emanado oficiosamente de la Fiat— se complementaba con la indicación de lavar completamente el sistema de refrigeración a los dos o tres días, y llenar nuevamente con agua. Quedaría entonces apenas vestigios de bicarbonato, que no harían daño al motor. La formación de CO_2 es ínfima.

ASOCIACIONES SECRETAS

Hace un tiempo aparecieron en PARABRISAS *las siguientes direcciones: Centro Organizador de Asociaciones Regionales de Campamentos, Méjico 2569; Federación Argentina de Campamentos, San Martín 812, 1er. piso-Gloria Sport, Nueva York 3806. Lamento comunicarle que en ninguna de las tres direcciones hay nada que se le parezca.* — A. W., San Justo.

¿Alguien sabe algo?

VIAJAR ERA UNA HAZAÑA

Con motivo de nuestra nota "Viajar era una hazaña" (número 25), el señor Julio P. B. Dupuy de Lome se ha dirigido a esta redacción ofreciendo —en su condición de hijo del extinto don Roberto Dupuy de

https://argentoteca.blogspot.com

Lome y Moreno— varias informaciones que precisan, con mayor exactitud, importantes aspectos de la prueba reseñada en la mencionada nota.

Ha quedado establecido, fundándose en la crónica de época de la revista "Fray Mocho", que:

— El señor Dupuy de Lome y Moreno concibió el plan general del raid Fray Mocho y Ministerio, no sólo en sus lineamientos sino en los más íntimos detalles, siendo el jefe del raid.

— Ese raid, que tuvo contornos de hazaña para su época, tal como lo destacara "Parabrisas", se inició el 14 de marzo de 1914 y concluyó —con motivo del estallido de la segunda Guerra Mundial— en Jujuy, adonde llegó el Sr. Dupuy de Lome y Moreno, acompañado por el Sr. Alberto Berger y cuando llevaban totalizados alrededor de 6.000 kilómetros.

El interesante aporte de informaciones recogidas por el Sr. Julio Dupuy de Lome, nos ha permitido establecer estos datos, junto con muchos otros que salvan omisiones y rectifican valoraciones equivovadas —y que no damos en toda su amplitud por falta de espacio— motivadas por un desenfoque al reseñar esta hermosa e histórica página de nuestro automovilismo.

PATOS, RATONES...

En PARABRISAS 24 un lector pidió información sobre escuderías que organizaran búsquedas del tesoro, gymkhanas, etc. Nuestra escudería, Sud América, tiene, precisamente, esta finalidad, aparte de otras. La escudería ha sido formada con la fusión de Escudería Donald Duck y Escudería Thundermouse, funcionando en Amenabar 1444, Capital Federal, donde pueden dirigirse los interesados después de las 22 horas. — ESCUDERÍA SUD AMÉRICA, Capital Federal.

Transmitimos la información.

JEEPICAS

1) ¿Van a testear el Jeep IKA?

2) ¿Qué manual me aconseja para reparaciones mecánicas del Jeep? — JUAN CARLOS CAMINITI, Capital Federal.

1) No figura en nuestro plan inmediato, pero con el tiempo lo testearemos.

2) Recientemente, IKA nos comunicó que tenían en impresión Manuales de Taller para las unidades IKA. Al momento de escribir aún no estaban listas para la venta, pero de cualquier forma Vd., pasado un tiempo prudencial, puede recabar informes en Industrias Kaiser Argentina, Sarmiento 1230, Capital Federal.

GORDINI VELOZ

Perkins hizo 132,650 km/hora en el tramo Pilar-Río Cuarto. ¿Puede dar tanto el Dauphine? — JOSÉ M. LIENDO, S. A. de Giles, PBA.

No era un Dauphine normal ni siquiera un Gordini, sino un "1093" llamado así no por su cilindrada sino por el número de fábrica que corresponde a ese modelo. Tiene más compresión que el Gordini, mayor reglaje del árbol de levas, etc., y rinde 55 HP, con una velocidad-tope de aproximadamente 150 kilómetros por hora.

BAHIENSES SATISFECHOS

Hemos leído con verdadera satisfacción en CORREO PARABRISAS unas líneas que firma "Bahiense Orgulloso" (PARABRISAS Nº 25) refiriéndose a la suspensión para Jeep, Estanciera y Rastrojero que lanzamos a la venta en esta ciudad con el nombre de Dot-Dal.

Le agradeceríamos tuviera a bien hacer saber al mencionado señor que tendríamos mucho gusto en conocerlo personalmente, para lo cual lo invitamos a pasar por nuestra fábrica, donde haremos presente nuestro sincero agradecimiento a quien nos recomienda en forma tan gentil como desinteresada. — DOTTI Y D'ALESSANDRO, Montevideo 554/66, T. E. 25506, Bahía Blanca.

Transmitida la invitación al señor "Bahiense Orgulloso". Por nuestra parte ¡por fin sabemos cómo se formó el nombre "Dot-Dal"!

INTRIGAS TUCUMANAS

Hojeando el número 24 de PARABRISAS, encuentro, con el título de "Carabela Supersónico", en la sección destinada al Correo de la revista, una absurda carta que alguien envió en mi nombre. Me permito decirle a ese alguien, que en lugar de hacer bromas de mal gusto, debería dedicar ese tiempo a hacer algo de utilidad.

Por otra parte me veo obligado, debido a razones de negocios particulares, a enviarles esta carta que ruego publiquen a la mayor brevedad posible.

Además quiero también felicitarlos por la revista PARABRISAS, de la cual en adelante seré continuo lector... FERNANDO GARCÍA HAMILTON, Tucumán.

Queda atendida la solicitud del señor García Hamilton, director de La Gaceta, de Tucumán. Suponemos que el autor del chiste dará la cara... y se disculpe ;entonces no habría para más. Si no, como estos casos no pueden ser impedidos, será cuestión de tomarlo con soda..., con el consejo de agregarle una medida de whisky...

Peinadas "brillantes" con...

FIJADOR Ricibrill

ORO AZUL

a base de Ricino desodorizado

Solamente con Ricibrill Extra Denso de alta densidad, se logran esas peinadas brillantes, naturales y que duran todo el día. Y por su fórmula exclusiva a base de Ricino desodorizado, Ricibrill tonifica la raíz capilar.

En 2 tonos: AZUL para cabellos oscuros o canos
ORO para cabellos rubios

Ricibrill
(Fijador Ricinado)
PATENTADO
Compuesto a base de Aceite de Ricino y materias primas seleccionadas. Fija el peinado y conserva el cabello brillante y sedoso.
LABORATORIOS "Ricibrill"
INDUSTRIA ARGENTINA

Y para lavar su cabello, los caballeros prefieren
CHAMPÚ Ricibrill
a base de Ricino desodorizado

CHAMPÚ Ricibrill

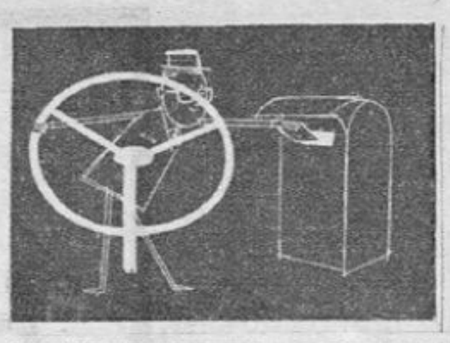
Ahora también en su característico SACHET PLASTICO rectangular con la cantidad exacta para un lavado.

DISTRIBUIDORES: GRIET S. A. I. C.

https://argentoteca.blogspot.com

viaja?
LLEVE EN SU AUTO UN "SEGURO" CONTRA DESPERFECTOS
Morwin
en la cómoda y práctica
CAJA PARA HERRAMIENTAS
Morwin
Diversos modelos y colores
En sólida chapa
Fabricante:
TALLERES METALURGICOS MORWIN S. A.
Ventas: Viamonte 1546 - 4º p. of. 401
T. E. 46-1027 - Bs. As.

CORTINAS para LUNETAS
Protejen de las molestias del sol.
Embellecen el interior del vehículo.
Graduables a voluntad
Fácil instalación
PORTAEQUIPAJES CROMADOS
Tablillas de madera barnizada
Sólida construcción.
Elegante en todo automóvil.
SUJETA-VALIJAS
Evita el uso de sogas
Asegura su equipaje en segundos
VISERAS PARA SOL-DEFENSAS PROTECTORAS
y TODO ACCESORIO QUE UD. NECESITE
SIEMPRE EN LA MEJOR CALIDAD
VENTAS: TRIUNVIRATO 3519/23 - 51-3852/4974
FABRICA y PLANTA DE COLOCACION
TRIUNVIRATO 3655 Cap. Fed.
A comerciantes del interior remitimos folleto
CROMOSOL



CORREO PARABRISAS

POT-POURRI

1) ¿Qué velocidad puede alcanzar un Mercedes 170D modelo 1955?

2) ¿En todos los PARABRISAS sale una nota de autos extranjeros? ¿Podría haber otra de autos viejos?

3) ¿Volverán a publicar los precios de los autos nuevos?

4) ¿Cuál es la velocidad de un Chevrolet 39 nuevo? GUILLERMO LABANDEYRA, 9 de Julio, PBA.

1) 100 km/hora, estando en buenas condiciones.

2) En principio, sí. Decimos "en principio" porque siempre queda latente la posibilidad de que alguna nota se levante por otra de más interés, o que se atrase un artículo, o cualquiera de las otras cosas que pueden ocurrir en este negocio de las revistas. En cuanto a autos viejos, complaceremos su inquietud dentro de algunos meses.

3) Sí, pero solamente cuando la situación se estabilice.

4) Del orden de los 130-35.

TAXI x 2

Tengo un Hudson Super Six modelo 1946 que ya caminó 1.000.000 de km.; fue dos veces taxi...

1) ¿Cuál es el diámetro y carrera de los pistones?

2) ¿Potencia?

3) ¿Cuántas bancadas?

4) ¿Qué tipo de bujías usa?

5) ¿Puede adaptársele un motor Chevrolet para más potencia y economía? LUIS A. MONESTIER, Montevideo, R.O.U.

1) 3" x 5" (76,2 x 127 mm.), 212 pulgadas cúbicas, 3,48 litros.

2) 101 HP.

3) 3 entre cilindros, más 2 de puntas, = 5.

4) No tenemos información.

5) Probablemente se podrá, pero ¿se justificará el costo tratándose de un coche de esa época? Es una decisión que usted debe considerar.

DAUPHINE CON VENENO

¿Pueden enviarme los datos necesarios para preparar un Renault Dauphine '61? Retoques de carburador, cruce de árbol de levas, rebaje de la tapa, etc.... O por lo contrario, ¿pueden enviarme la dirección de Tet-Bleu, que preparó un Renault '61 (PARABRISAS, Nº 21, pág. 7)? JUAN MARÍA ONETTI, Necochea 730, Azul, PBA.

En los proyectos de la recientemente formada División Competición de Industrias Káiser Argentina figura la preparación y el asesoramiento sobre el mismo tema, para unidades I.K.A. Empero, probablemente pasen unos meses antes de que la División pueda expandir sus actividades de esa forma. Mientras tanto, ¿puede "Tete-Bleu" u otro lector asesorar al señor Onetti?

MANO DE SEDA

Estoy próximo a la adquisición de una microcoupé Heinkel... ¿Pueden realizarse con este vehículo viajes de turismo de 1.500-2.000 kilómetros, transportando dos personas livianas y algo de equipaje? ¿Qué velocidad de marcha tiene en ruta? ¿Puede llegarse a San Carlos de Bariloche? ¿Qué herramientas y repuestos habría que llevar? ¿A qué precio se encuentra actualmente en plaza?

Exprésoles mis sinceras felicitaciones por la excelente dirección, redacción y preocupación que anima a ese personal por hacer las cosas bien y conseguir de esta manera dar al público la mejor revista sobre automovilismo y motores que se ha editado hasta la fecha... DARÍO A. AGUILERA, Azul, PBA.

El uso que Ud. podrá dar a su Heinkel depende del trato que tuvo con el o los primeros dueños. Ud. Habla de "viajes de turismo" de 1.500 ó 2.000 kilómetros; bueno, no hay inconvenientes si el vehículo está en buenas condiciones, pero lo que no podemos recomendarle es que abandone el camino asfaltado. Por ese motivo pensamos que tal vez sea un poco de aventura largarse a Bariloche, por lo menos hasta que no se asfalte el camino en su totalidad.

La velocidad de crucero más recomendable es de 60 km/hora. En cuanto a herramientas, repuestos, etc., aparecieron dos notas sobre preparación de autos para el verano, en PARABRISAS 24 y 25, respectivamente. Sugerimos que las estudie, adaptando su contenido al Heinkel, evidentemente.

Gracias por el último párrafo. A continuación verá un lector que no está de acuerdo con usted...

NO APTO PARA MENORES

Leo PARABRISAS desde el primer número... y no me gustaría verla desaparecer; en-

https://argentoteca.blogspot.com

¡Llévela en su coche!

para:
CASAS DE CAMPO,
PLAYA, PIC-NICS,
WEEK-ENDS,
DEPORTES NAUTICOS,
PASEOS EN AUTO, ETC.

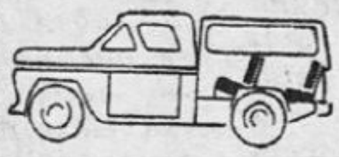
HELADERA PORTATIL HELATODO

Interior de Aluminio aislado con lana mineral; muy liviana, inoxidable, prácticamente eterna.

OTRO PRODUCTO DE ESTABLECIMIENTOS INDUSTRIALES

TOROCO S.C.A.
CUCHA CUCHA 2341 - Tel. 59-1393

ASIENTOS



PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

Asiento suplementario para uno, dos o más personas para estanciera.

- PLEGADIZOS
- DESMONTABLES
- RECLINABLES
- VOLCABLES CAMA

paradosmas
UNICO EN EL PAIS
PATENTE Nº 125.128

UNICO FABRICANTE
MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L.
Dr. ADOLFO DICKMAN 1375-79 (ex San Blas)
T. E. 59-2026 (alt. Av. San Martin 2700)

El cristal curvo de su automóvil
está en
FRUMENTO Hnos.
IMPORTADORES

ALVAREZ THOMAS 928/42
54-1880 y 55-0446 - Bs. Aires

REJILLAS LEG. CHEVROLET y FORD

MOD. 1947 a 1961 CON MOLDURAS

NAON y TITO IMPORTACION
ACCESORIOS EN GENERAL

ROJAS 1901 Esq. Juan B. Justo - 59-0784

Coloque cintas de frenos sistema BINDING BRAKES vulcanizadas al patin por CASA CIVIL para mayor kilometraje y seguridad
Casa CIVIL,
Taller: El Cano 3626 - Ventas: Av. Forest 1184 - 54-5338
Disponemos de amplio stock de repuestos IKA

tiendo que de mecánica saben mucho, pero dudo que de redacción... En el último número (23) han incurrido en un grave error gramatical y además pornográfico: "... pero no vamos a ir a decir que todo es lindo. Hacerlo, sería prostituir nuestra función..." Quisiera saber de dónde sacaron Uds. ese redactor que confunde los términos más simples de las reglas de redacción; quiero que justifiquen este error de ética, porque como "viejo" lector de esa revista merezco una explicación... Cuando algo comienza a volverse vulgar, pierde interés, por eso es que deseo que la revista no pierda su interés... NICOLÁS D. LITTERIO, Santa Fe, SF.

"A ir a" se entiende "a ir a (Córdoba, Mendoza, Tucumán, etc.) a decir, etc.", de modo que no se trata de un error gramatical o de concepto (como lo es, en cambio, "error de ética"), sino de una sustitución de sustantivo.

Prostituir: Deshonrar, vender una persona su cargo, autoridad, etc., abusando vilmente de ella por interés o por adulación. (Sapiens, Enciclopedia Ilustrada de la Lengua Castellana, Editorial Sopena Argentina).

¿De dónde *sacamos* ese redactor? Pues, lo trajo la cigüeña de París, hace unos cuantos años... De ahí lo *sacamos*...

CAMION FORD

1) ¿Cuál es la posición correcta en que debe colocarse la varilla de nivel de aceite, en el cárter de un camión Ford V8? Es decir, ¿las letras van para arriba o para abajo?

2) Ford 500 '56, 100 y pico HP, 4 velocidades sincronizadas, semirremolque; con tanque de combustible que pesa 13.500 kilos lleno, ¿cuáles son las distintas velocidades a las cuales deben hacerse los cambios? Felicitaciones por la forma amena, ingeniosa y certera en que Uds. encaran las consultas de los lectores... "CACHITO PETROLERO, Dock Sur, Capital Federal.

1) La varilla indicadora de nivel de aceite en el camión Ford tiene un "rulo" en la extremidad superior, que permite extraer la varilla tomándola con la mano o con un dedo, y éste, a su vez, indica cuál es la posición correcta de la varilla.

2) No tenemos información exacta. Recomendamos que Ud. consulte a un concesionario o a la Ford en W. Villafañe 40, Capital (es en la Boca, no muy lejos de donde está Ud.).

Gracias por los elogios, aunque no todos están de acuerdo con Ud. (ver arriba...)

REPUESTOS Y ACCESORIOS
Peugeot - Citroën
FABRICACION
IMPORTACION
EXPORTACION
Estab. Tateossian Hnos. S.Col.
TALLERES
CABELLO 3363 (alt. Las Heras 3400) Bs. As.
T. E. 71-3952 y 72-3957

De Carlo
SERVICE AUTORIZADO

MECANICA
"ATLANTIC"
ESPECIALIDAD LINEA IKA
CARBURACION - AFINACION DE MOTORES
AV. BELGRANO 3188 - T. E. 93-7739

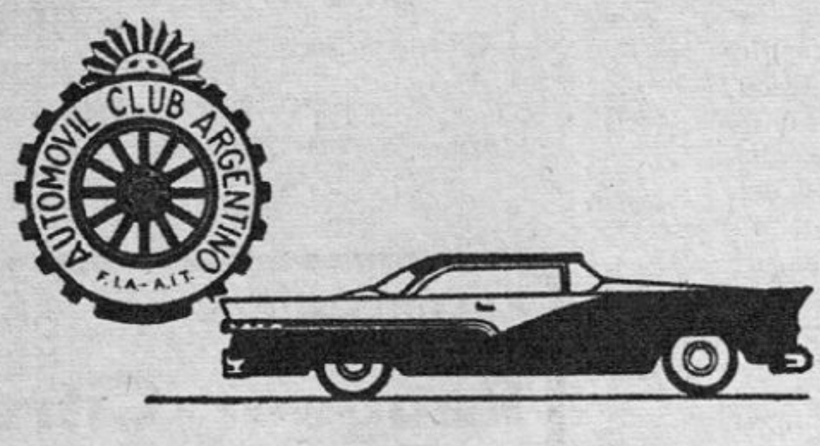
SERVICIO AUTORIZADO
VENTA DE REPUESTOS
TALLERES
FEHLING
ESPECIALISTAS EN AFINACION
DIAZ VELEZ 4335 - 88-0227

POR AVISOS EN ESTAS COLUMNAS
LLAME A 34-2441/2403

https://argentoteca.blogspot.com

PUBLICIDAD A.C.A.

seguro! QUE LE CONVIENE



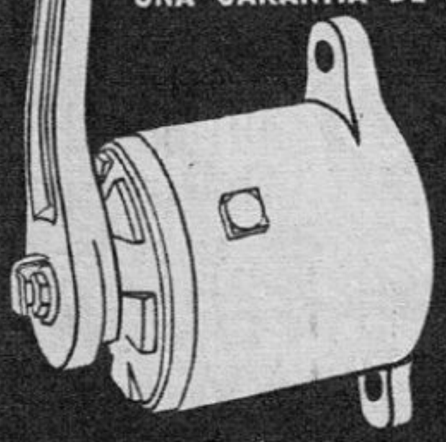
ASEGURELO
EN EL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO
A TARIFAS MUY REDUCIDAS

LOS MEJORES
PREFIEREN
LO MEJOR

PUB. CENTRO

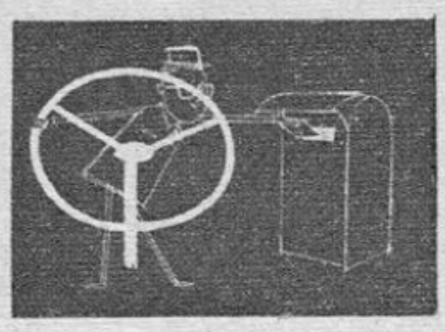
SANTIAGO L. SAIGOS

TAMBIEN USA AMORTIGUADORES
GIAMMAR
Tipo FORD HOUIDALLE
UNA GARANTIA DE SOLIDA CALIDAD EN SU VEHICULO



PICK UP, FORD, CHEVROLET, STUDEBAKER, DODGE, FARGO O UNIDAD IKA.
De producción nacional con válvulas a resorte de acción y media y doble acción, iguales a los originales.
Su mecánico los conoce.

TODO PARA LA SUSPENSION GIAMMAR VIAMONTE 1635 42-4236/4957



CORREO PARABRISAS

ACEITE

Tengo un Pontiac Fleetline '47, de seis cilindros...; la varilla de nivel de aceite no es la del coche y no sé a ciencia cierta qué capacidad tiene el cárter... ¿Son cinco o seis litros? RODOLFO P. NEGRI, Paraná, ER.

Según nuestros registros, el cárter de ese modelo contiene 5 cuartas de galón, es decir unos 4,7 litros.

RUIDOS NO DRAMATICALES

Cuando en un coche de procedencia europea aceleramos, sin tocar el embrague, estando la palanca de cambios en cualquier velocidad y el coche está, ora sin silenciadores, ora con un caño suplementario abierto que no pase el silenciador, se oye una sucesión de ruidos particulares que no puedo definir gramaticalmente.

En cambio si hacemos lo mismo con un coche americano, o con una pick-up de la misma procedencia, no oímos ningún ruido, salvo el que hace de acelerar normalmente... ¿Tiene este fenómeno alguna explicación mecánica o científica? S. S., Capital Federal.

Nuestro lector debe referirse seguramente a que los coches europeos (y entendemos por ello, los de pequeña cilindrada) generalmente hacen un ruido más seco y cortante cuando funcionan sin silenciador, porque sus motores más pequeños desarrollan más r.p.m. para cualquier determinada velocidad, y porque los cilindros más pequeños producen un sonido más agudo (igual que una campana pequeña contra un carillón de catedral, valga la comparación).

COLECTIVEROS MELOMALOS

Hace un tiempo les mandé carta preguntándoles por qué no ponían una sección dedicada a los colectiveros y a sus chóferes o patrones, y a la cotización de colectivos nuevos o usados; también les conté que mis amigos elogiaron su revista pero que para el gremio de ellos tenía poco intedés. Unos días después algunos de mis amigos me dijeron que no me iban a contestar pues la mayoría de las personas tiene de ellos (los colectiveros) un concepto tan malo como equivocado; piensan que ellos son tan bajos de moral como de inteligencia y en la manera de hablar; yo les puedo asegurar que eso no es cierto, tengo 18 años, y en los 4 que conozco a varios muchachos de la línea les puedo asegurar que varios de ellos tienen estudios secundarios, que saben de música clásica y de ballet tanto como el que más, y que no son inmorales como las personas pretenden que sean. Lo que pasa es que en los colectivos viaja toda clase de gente, desde los más morales hasta los más atorrantes y desde curas y monjas hasta carteristas y cierta clase de mujeres; pero lo que no saben los demás pasajeros es que en la línea de la que soy amiga se combate a toda esa clase de personas indecentes e indeseables. Cuando ustedes no me contestaron y mi amigo me dijo que ustedes también los (ilegible) indecentes, no pude contener el deseo de preguntarles: ¿Usted, o ustedes, creen que los colectiveros son personas poco recomendables? Espero su contestación. Soy una chica. G. H., Capital Federal.

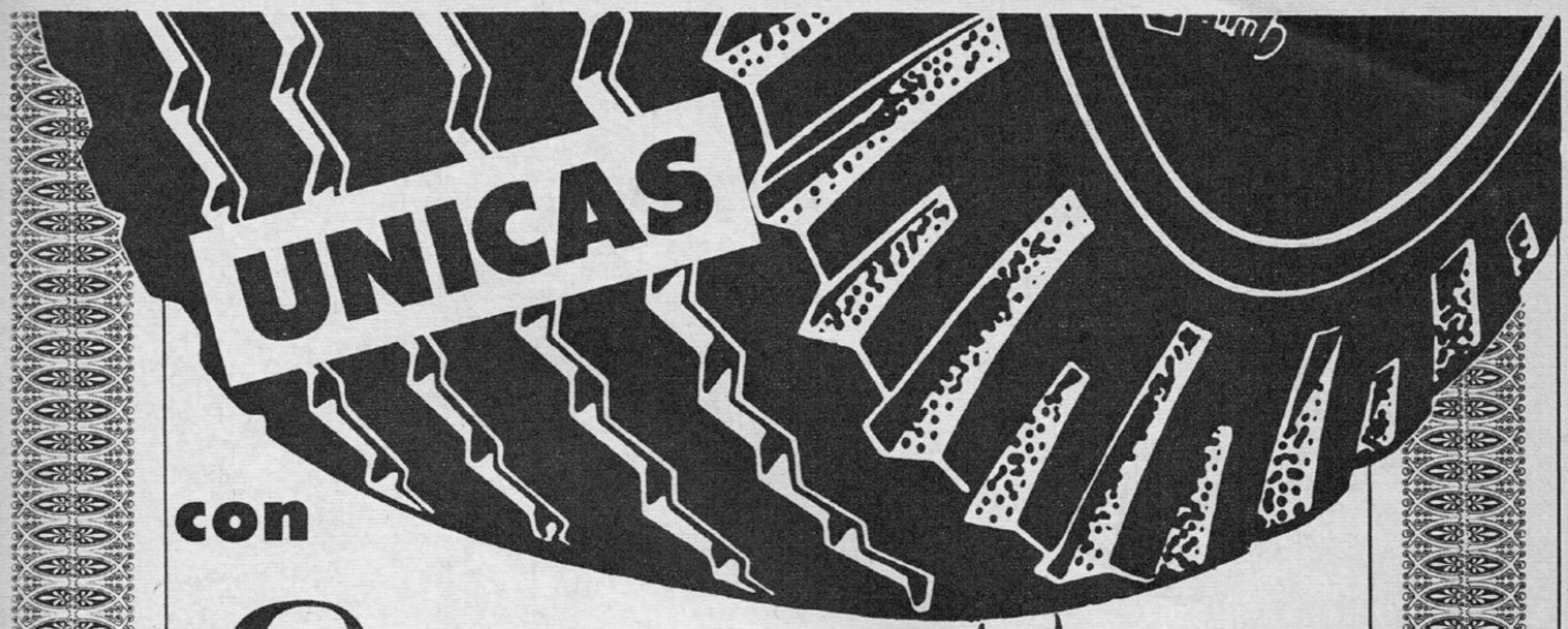
Nosotros creemos que en todos los gremios (colectiveros, automovilistas, camioneros, ciclistas, peatones, aviadores, etcétera) hay de todo y que en general el nivel argentino de manejo es deplorable. Pero la incultura de los incultos se manifiesta, en este caso, bastante en función del vehículo que maneja. Porque si a un usuario de microcoupé se le ocurre hacerse el osado, peor para él, porque seguramente tarde o temprano lo extraerán de su vehículo con un abrelatas; en cambio un colectivero puede cruzarse, encerrar, encandilar, y muchas cosas más, prácticamente con impunidad. Por eso los colectiveros "buenos" (nadie discute que los hay, y que les gusta la música y el ballet) son tapados por los "malos"... que, desgraciadamente, son muchos...

FORD SERVICIO

En PARABRISAS Nº 22 se habló de la inauguración de la Escuela de Servicio de Ford Motor Co. Argentina... ¿pueden darme algunos datos? J. R. C., Sáenz Peña, PBA.

Escriba a Ford Motor Company Argentina, S. A., Villafañe 40, Capital Federal.

https://argentoteca.blogspot.com



con

Garantia Escrita!

SIN LIMITE DE TIEMPO

Cada cubierta o cámara de nuestra fabricación, que lleva nuestro nombre y número de serie, tiene garantía de estar libre de defectos de mano de obra y materia prima, sin límite de tiempo o rendimiento en kilómetros. Si nuestro examen demuestra que tal cubierta o cámara no ha respondido a los términos de esta garantía, haremos la reparación o daremos una bonificación razonable sobre la compra de una cubierta o cámara nueva de nuestra marca.

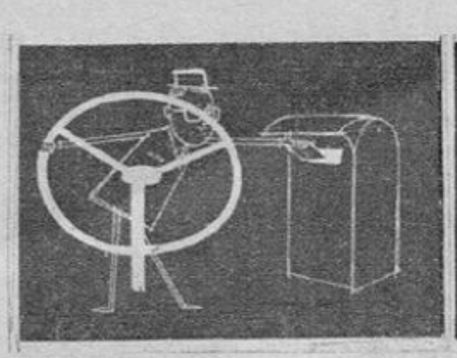
¡PIDALAS A SU GOMERO AMIGO!

Toda cubierta

Firestone

es toda una GARANTIA!

https://argentoteca.blogspot.com



CORREO PARABRISAS

AHORA PAREJO

Agradezco la contestación a mi carta, aunque tardía, que ustedes titularon "Dauphines Desparejos". Quiero hacerles saber que ya solucioné el problema del elevado consumo de nafta, que obedecía, como ustedes explican, a causas ajenas al carburador. Di por fin con un mecánico que decidió esmerilar las válvulas del motor, con lo que mi Renault consume igual que el otro a que me refiero en mi carta... En cuanto a la forma de medir el consumo, ya lo había hecho como ustedes me indican, o sea teniendo cuidado en todos los casos, de que no se atore el tanque de nafta al llenarlo. HUGO CÁRDENAS, La Lucila.

Agradecemos al señor Cárdenas la fina atención al hacernos saber el epílogo de su problema. Nos interesaría muchísimo que, en casos similares, los recurrentes al CORREO PARABRISAS nos hicieran saber posteriormente cómo solucionaron eventualmente el problema, si nuestro diagnóstico fue o no acertado, etc.

Pedimos disculpas por la tardanza que cita el señor Cárdenas, pero nos manifestamos imposibilitados de mejorar esta situación. Son demasiadas las cartas que vienen. Lamentablemente, CORREO PARABRISAS no puede ser un servicio de urgencia. Esperamos que los amigos lectores interpreten el drama de una sección que se hunde más y más en un aluvión de cartas...

TIEMPOS Y RADIOS

1) ¿Qué son los tiempos de un motor? ¿Tienen alguna relación con el número de cilindros?

2) ¿Cuál es el consumo y el radio de giro del Fiat 600 D?

3) ¿Qué tiempo tarda en levantar de 0 a 100 km/hora? C. P. B., Córdoba.

1) La pregunta es difícil de contestar escuetamente. El tipo de motor más comúnmente usado en automóviles es el llamado "de cuatro tiempos". Funciona así: Supongamos el pistón en la parte superior de su recorrido (punto muerto superior, o p.m.s.) y ambas válvulas cerradas. El pistón empieza a descender, mientras se va abriendo la válvula de admisión. Al descender el pistón crea un vacío, que al abrir la válvula es llenado por la mezcla de aire y nafta que viene del carburador. El pistón llega a su punto muerto inferior o p.m.I. (el punto más bajo de su recorrido) y comienza a subir. Se cierra la válvula de admisión y el pistón comprime la mezcla. Al llegar arriba (p.m.s.) el pistón comprime la mezcla, que es entonces inflamada por la bujía. Ya van dos "tiempos" o viajes del pistón. Inflamada la mezcla, combustiona con gran rapidez y se expande obligando al pistón a descender nuevamente. En esa carrera o tiempo, es cuando el impulso de la combustión mueve efectivamente el motor. Van tres tiempos, y falta el último: se abre la válvula de escape, el pistón viaja hacia abajo y vuelve a subir. Al subir, con la válvula abierta, echa hacia afuera los gases quemados. Luego se cierra la válvula de escape, se abre la de admisión, y todo comienza de nuevo.

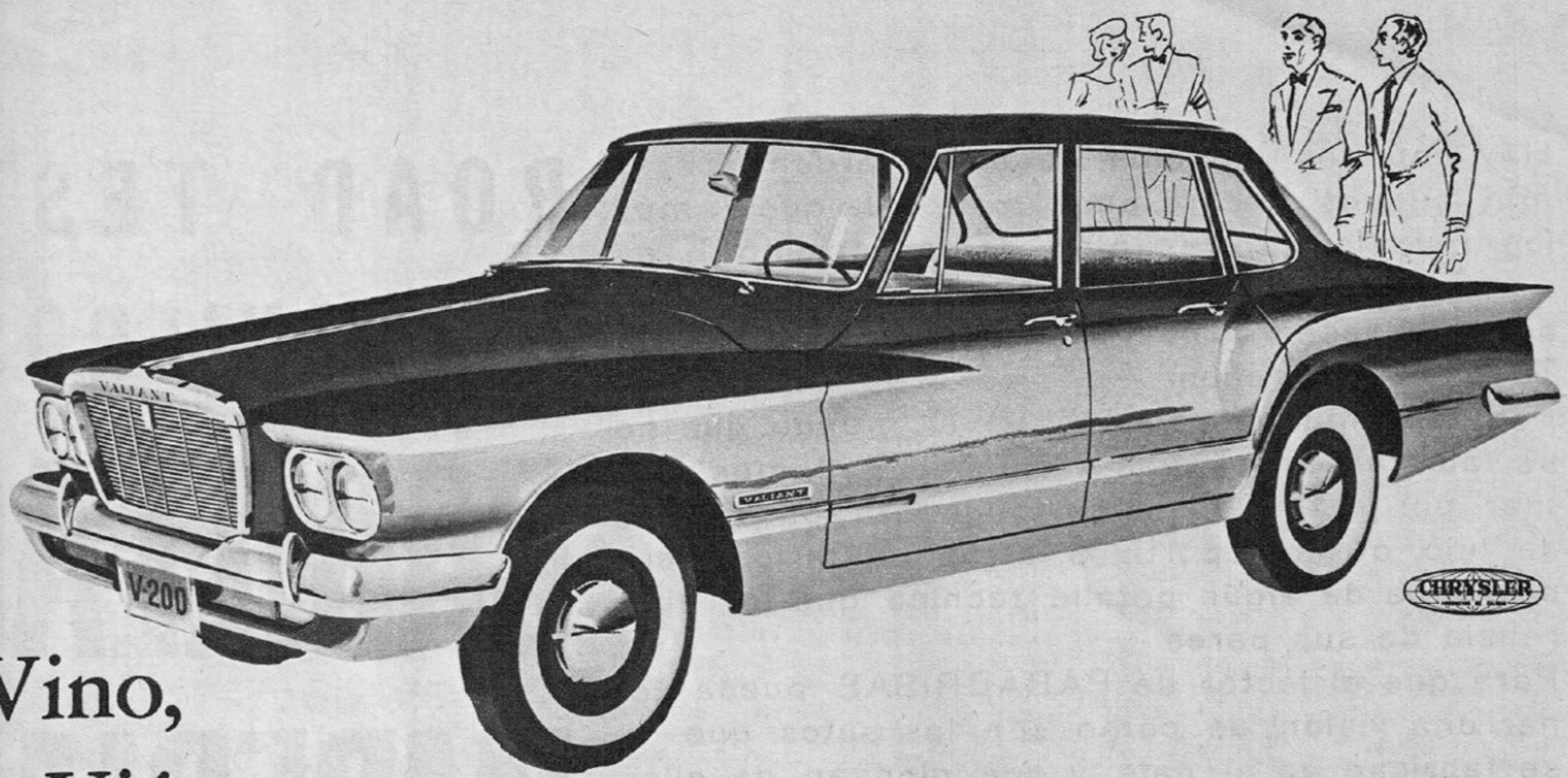
En algunos autos, y la mayoría de las motocicletas pequeñas, se usa el motor llamado "de dos tiempos". Este no tiene válvulas, sino que posee lumbreras en el cárter y en el cilindro. Mediante un proceso algo complicado, que no pretendemos describir aquí, el motor va chupando mezcla al cárter, donde luego pasa al cilindro, en el cual se produce el proceso de compresión y evacuación (escape). Se llama "de dos tiempos", porque hace todo en dos recorridas de pistón en lugar de los cuatro que necesita un motor más usual.

La influencia en el número de cilindros es relativa. Hay motores mono y bicilíndricos de dos y cuatro tiempos. No existen, en cambio, motores de cuatro tiempos y tres cilindros en tamaño automovilístico, aunque se usan motores Diésel de usina, con cuatro tiempos y tres cilindros. Hay motores de 2 tiempos y tres cilindros (Saab, Auto Unión, Wartburg). Los motores de cuatro y más cilindros han sido en forma casi invariable de cuatro tiempos.

Según nuestro Road Test (PARABRISAS Nº 16) el Fiat 600 D consume 1 litro cada 15,5 km. en ciudad y 1 c/17 km. en ruta a 80 km/hora, consumo que se aumenta a 1 c/15 km. andando a 905/100 km. por hora. Su círculo de viraje es de 9,03 m. a la derecha y 8,590 m. a la izquierda. Demora 45 segundos en acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora.

https://argentoteca.blogspot.com

Fernández-Balzo



Vino, Vió, Venció!

(VENI, VIDI, VICI)

Valiant

de Chrysler

Usted conoce ya la figura del VALIANT, generosa en espacio, línea y elegancia.

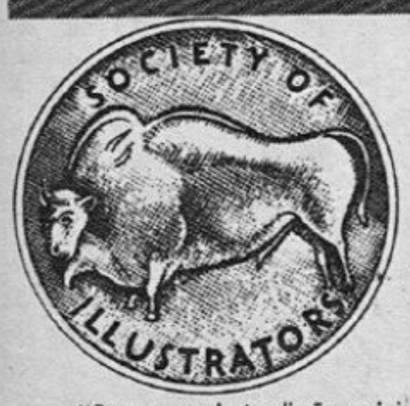
Compruebe su **gran rendimiento,** realmente excepcional en un coche tan amplio y espacioso... Verifique su **extrema solidez:** observe su construcción y sabra por que ni los peores caminos han logrado desarticular un VALIANT.

Admire su **impecable terminado;** en todos sus detalles, es un coche de majestuosa belleza, que brinda el mayor confort y la más refinada elegancia.

¡Visite al Concesionario y conozca otras razones del resonante triunfo VALIANT!

Y entonces... ¡no quedará duda alguna! Usted también elegirá el VALIANT.

CARACTERISTICAS DE FABRICACION QUE GARANTIZAN SU CALIDAD...

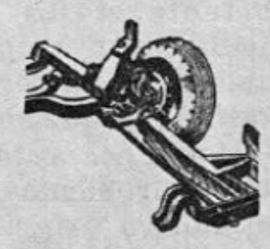


Medalla de la National Society of Illustrators, de U.S.A., adjudicada al VALIANT

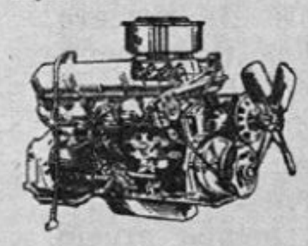
"Por su excelente diseño, originalidad y escultural belleza"

AMPLIO PANEL DE INSTRUMENTOS
Con visera antideslumbrante y controles hábilmente agrupados de fácil visión.

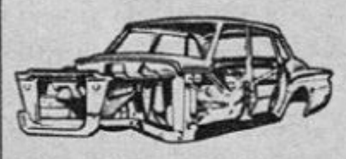
SUSPENSION
A barras de torsión y rótulas esféricas. Brinda una marcha más suave y pareja.



FAMOSO MOTOR "SLANT-SIX"
Inclinado a 30°, para capot y centro de gravedad más bajos. 6 cilindros. 101 HP.



CONSTRUCCION UNIBODY
De extraordinaria solidez. Elimina ruidos y desajustes en toda clase de rutas.



Producido por **FÈVRE Y BASSET LTDA. S.A.** Chrysler Argentina, S.A.

Véalo en el Concesionario de su Zona

https://argentoteca.blogspot.com

Hay muchos modelos de autos argentinos, y muy buenos. Poco a poco, a medida que vamos logrando la cooperación de los fabricantes —que en la gran mayoría de los casos se brindan sin reservas—, vamos haciendo los Road Test de todos ellos.

Pero hay muchos coches en el mundo que no se fabrican en el país y que no podemos testear por razones obvias. Algunos son coches de lujo, otros deportivos, otros utilitarios, pero provistos de algún detalle técnico que los diferencia de sus pares.

Para que el lector de PARABRISAS pueda tener una visión de cómo son los autos que no se fabrican en el país, y qué piensan de ellos nuestros colegas extranjeros, iniciamos con este número una serie de publicaciones esporádicas de tests de autos extranjeros.

ROAD TEST EXTRANJEROS

CADILLAC IMPERIAL

Hay tres marcas tradicionalmente reconocidas como "de lujo" que llevan el sello "Made in USA" —Cadillac, Chrysler Imperial y Lincoln Continental—. Estos tres son más notables por sus similitudes que por sus diferencias. Por cierto, cada uno de ellos tiene su propio enfoque de tamaño y estilización, pero en cuanto a accesorios, "chiches", servomecanismos y performance también, hay muchos puntos de semejanza. Aquí publicamos el test de dos de ellos.

Algunos de los accesorios de lujo son standard, otros figuran como opciones a costo, pero en general estos coches tendrán casi todos las opciones puestas, de modo que su especificación tiende, prácticamente, a nivelarse. Por ejemplo, todos tienen (de norma o a opción) ventanillas y ventiletes a servo, asientos con ajuste automático en seis direcciones, posabrazos central rebatible en el asiento delantero, trabas automáticas en las puertas, antena con despliegue eléctrico, espejo retrovisor externo con control remoto, algún sistema que permite mantener automáticamente una velocidad constante de crucero, y los detalles previsibles (aire acondicionado, dirección de potencia, servofrenos y transmisión automática).

Desde el momento en que muchos de estos detalles pueden encontrarse también en coches de menos precio, ¿qué es —aparte del costo— lo que define un automóvil de lujo? Evidentemente, no será el rubro "accesorios" ni tampoco la especificación, puesto que estos coches no reúnen conceptos radicalmente distintos ni técnicas insólitas. Puede resumirse en una sola palabra: calidad. Esto incluye calidad en la carrocería, que supone un mayor cuidado en el momento del montaje; calidad en los materiales (especialmente los interiores, donde el coche debe dar una inmediata sensación de refinado buen gusto); y calidad de componentes mecánicos, reflejado en rígidos procedimientos de control, atentos para rechazar cualquier pieza que no conforme a los más altos niveles de aceptación. Por estos motivos, el auto de lujo se paga mucho más caro que un vehículo de tipo más convencional.

Hay otro detalle esencial en la conformación de un coche de lujo: es el "estado de ánimo". Los coches son universalmente reconocidos como caros, ergo sus dueños son identificados como poseedores de determinado nivel económico. Este reconocimiento popular puede ser importante para el ego, o simplemente puede representar la fría proposición comercial de "hacer una parada". En estos casos, no es importante si los dueños reconocen y saben catar o no la calidad; ellos adquieren el nombre, confiándose en la honradez del fabricante en el sentido de que el auto también funcionará sin problemas. Este es el motivo, el motivo primario, de por qué un fabricante de autos de bajo precio encuentra que es imposible "jerarquizar" sus autos pasándolos al mercado de lujo; y por otra parte, éste es

Los colegas dicen que andar en el Cadillac, con las ventanillas cerradas, es "una de las experiencias más silenciosas que puede efectuarse en el mundo actual..."

https://argentoteca.blogspot.com

Nº 1

también el motivo por el cual fabricantes de autos de lujo han fracasado invariablemente en sus intentos por vender autos baratos en la esperanza de ventas masivas.

Dejando de lado la filosofía del lujo, es interesante señalar la proporción de fabricación entre las marcas. Cadillac encabeza la lista, principalmente debido a que ofrece una mayor selección de modelos —trece— en varios niveles de precio, aunque ninguno de ellos es lo suficientemente barato como para entrar en los rubros "populares". En 1961, Cádillac vendió 149.593 coches. Lincoln, 20.711, e Imperial, 16.360. Cuando se escribieron estas líneas, resultaba difícil predecir si esta tendencia observaría alguna modificación en 1963. Sí, sabemos que Imperial realiza una fuerte campaña tendiente a vender su coche entre dirigentes de industria y hombres profesionales. Algo menos de la mitad de la producción Lincoln se ha vendido a agencias de alquiler, posibilitando a muchas personas, sin recursos como para adquirir normalmente un Continental, que conduzcan estos coches en arriendos de larga duración. (*En EE. UU. está muy difundida la práctica de arrendar autos por períodos muy largos, hasta un año inclusive, ya que de esa forma puede usarse un auto flamante sin tener que invertir capital - N. de la R. de PARABRISAS.*) Por cierto, no parecen escasear los clientes en las concesionarias de Cádillac.

Testeando dos de estos coches, aprendimos una cosa por encima de todo: la conducción de los coches "finos" norteamericanos es agradable, tan agradable, en realidad, que nos resultó imposible escoger un auto determinado y calificarlo como el mejor.

En su 62º año de vida, la Cádillac presentó una tentadora selección de trece modelos, el grupo más grande en el mundo de coches deseables de una sola marca. Para nuestro test elegimos el mejor, el sedan Fleetwood Special serie 60. Hay uno más grande, Serie 75, pero es en esencia una limusina con un entreejes de 3,80 metros, y no lo consideramos verdaderamente representativo del tipo de auto que busca la mayoría de los compradores de Cádillac.

CADILLAC

Gracias a la estrecha paridad mecánica en toda la línea, un test del Fleetwood se convierte automáticamente en un test de cualquier Cádillac 62. Todos los Cádillac tienen este año el mismo motor, un V8 de 325 HP. Con excepción del enorme 75, tienen todos el mismo entreejes y su ancho es de 2,06 mts. Aún el largo es constante, 5,65 mts. Las únicas excepciones son algunos modelos "cortos" de la serie 62, a los cuales le han rebanado 17 cm. al baúl.

En cuanto a la parte mecánica, no puede decirse que la empresa ofrezca gran selección al comprador. Hay un solo motor; la transmisión automática (Hydra-Matic) es de norma, como así también la relación final está normalizada en 2,94/1, salvo en los casos en que se especifica aire acondicionado, en cuyo caso es 3,21/1. Como equipo de norma vienen también la calefacción, dirección motriz, servofreno y ventanillas eléctricas. De aquí en adelante, prácticamente no hay limitación en cuanto a opciones de accesorios y combinaciones de tapizado.

Nuestro coche estaba equipado con una carga completa de accesorios opcionales, todos los cuales encontramos deseables. Su única desventaja fue la de aumentar el precio, de $ 6.366 a 7.733,63 (esto incluye $ 214,43 de flete, pero no incluye impuesto y patente).

Tuvimos una sensación inmediata y muy marcada, después de pocos minutos de estar en contacto con el Cádillac..., que éste es un coche que ha sido refinado vez tras vez hasta que no exista ningún detalle sin propósito específico. Esto resulta de los controles de manejo, cuidadosamente dispuestos, en la terminación interior casi perfecta, y la forma en que los paneles de carrocería se montan con tolerancias muy estrechas. En gran parte se debe a que Cádillac hace sus planes de producción para los doce meses del año, sin licenciar operarios en tiempo de receso de producción, de modo que los artesanos se quedan año tras año, tienen orgullo profesional, y trabajan en correspondencia. Un aspecto que coadyuvó a que nosotros tuviéramos confianza en que el coche respondería bien y sin vacilaciones, a todo lo que le pidiéramos.

En general, nuestra confianza resultó bien fundada. El coche se mueve mucho más rápidamente que lo que le exigiría la mayoría de los conductores. Durante horas y horas es factible mantener velocidades muy elevadas mientras el motor ronronea perezosamente, sin esfuerzo aparente. En cuanto a la manuabilidad general, sólo pudimos calificarla de "aceptable" debido al fuerte efecto servo de la dirección motriz. La presión sobre el volante es tan liviana que prácticamente viraba con un suspiro, y virtualmente carece de "sentido de camino". A bajas velocidades, cuando se maneja visualmente, esto es muy bueno, pero andando más ligero, el conductor pretende palpar el estado del camino, y la posición del auto, a través del volante de dirección. Parecería que éste es el precio que debe pagarse por la notable insonorización de la cabina y la mullida suspensión.

En un determinado tramo de camino pudimos apreciar la excelente estabilidad del coche. Unos golpes de viento cruzado comenzaron a hacerse tan fuertes que la policía decidió detener la marcha de los camiones y los autos con trailer; pero nosotros seguimos la marcha, y no tuvimos

https://argentoteca.blogspot.com

problema en mantener un recorrido recto a pesar de ráfagas que, como supimos después, por momentos alcanzaban los cien kilómetros por hora.

Los frenos merecieron nuestra completa confianza. No solamente paran bien, sino que además tienen un sistema hidráulico doble que asegura que aun en caso de avería, por lo menos dos de las ruedas seguirán frenando. Hay una sola marca norteamericana más que tiene este detalle: Rambler. Por otra parte, el freno de estacionamiento a pedal puede funcionar como un verdadero freno de emergencia, utilizable aun con el coche en marcha. Nos gustó especialmente su operación. No hay mecanismo de destrabar, así que no es posible salir en marcha con el freno puesto. El freno puede colocarse únicamente cuando la transmisión está en NEUTRAL o PARK, y en cuanto se pone la transmisión en algún cambio, un sistema de vacío destraba el freno en forma automática.

El andar resultó mullido y agradable. Cádillac ha combinado sus características de suspensión con asientos semifirmes, con un resultado excelente, que invita a pasarse largas horas al volante sin la fatiga que generalmente caracteriza a los viajes de largo recorrido. Si el silencio es oro, entonces andar en el Cádillac es una experiencia en 24 kilates. Con las ventanillas cerradas y andando el sistema de aire acondicionado, no se notaba ningún ruido apreciable de viento, camino o tránsito que distrajera a los pasajeros.

La eliminación de los ruidos exige paciente perfeccionamiento, y los ingenieros de Cádillac se la pasan inventando nuevas formas de insonorizar el auto. Este año agregaron goma espesa debajo del piso y en la parte del torpedo, entre las puertas delanteras y los guardabarros. Por otra parte, señalan que el ruido es también amenguado mediante engranajes de transmisión cortados especialmente, mejoras en el mando de fuerza, y un nuevo montaje del sistema de escape de gases. Nosotros somos testigos de que todo funcionó a la perfección.

Existe un sistema de controles de accesorios, preparado para la mano izquierda, que conformó a todos quienes manejaron el auto. Sin levantar el brazo del posabrazos, es posible trabar o destrabar las puertas, controlar las cuatro ventanillas y sus ventiletes, ajustar el espejo retrovisor externo y regular el asiento delantero. El Cruise Control, que mantiene el coche a cualquier velocidad de crucero prefijada, también se gobierna con la mano izquierda. El control es una perilla grande, en la parte izquierda superior del tablero.

El Cádillac incorpora dos innovaciones en el sistema de alumbrado, distintas de lo que ofrecen las otras marcas. Al costado de los faros hay luces que arrojan un haz en un ángulo de 40°, y que se prenden cuando están prendidas las otras luces y simultáneamente se ponen en funcionamiento, por parte del conductor, las señales intermitentes de viraje. El faro de cola en el paragolpes parece ser blanco cuando se lo mira a la luz del día, pero mediante un sistema de filtros de color incorpora faro de posición, stop, intermitente y luz de reversa.

No creemos que nadie pueda tener ninguna queja sobre espacio interior; por lo menos, nuestro equipo de test no se quejó. El espacio para las piernas traseras, medido en una línea "torcida" desde el posapiés hasta la base teórica de la columna vertebral, es de 108 ctms., comparado con 118 para el asiento delantero. El espacio transversal es más que ancho (160 centímetros) y el vertical casi admite el uso de un sombrero. El espacio interno en el baúl es típico de Detroit; limítese a tirar adentro sus palos de golf, sus maletas y sus paquetes, sin preocuparse por "estibarlos".

En el interior de nuestro Fleetwood tenía el motivo "elegancia", deletreado suavemente pero de tal forma que no había posibilidad de confusión. Las puertas tienen paneles de madera —una fuente dentro de Cádillac dijo que la madera era "cereza veteada", y otra la calificó como "makorí africano"—. Cualquiera que sea, armoniza muy bien con la suave tela de los asientos y su terminación en cuero terso de color gris claro. Aparte de las habituales luces de cortesía en el ablero, hay dos luces adicionales, llamadas "luces de lectura" por la Cádillac, en la parte trasera del techo. Los fumadores disponen de dos amplios ceniceros en el tablero, cada uno con un encendedor, y dos más atrás, también con encendedor.

En cuanto a la economía de combustible, el Cádillac anduvo todo lo bien que era dable esperar, tomando en cuenta su tamaño y su peso. Nosotros llegamos alguna vez a 5,8km/litro, cifra que bajo condiciones adversas cayó a menos de 4/litro. Fluctúa mucho dependiendo de la forma en que sea conducido el vehículo.

Nuestro Fleetwood tenía muchísimos detalles agradables, más de estos que hemos escogido para comentar. Como con todos los autos, había algunas cosas que no nos gustaron, pero es un automóvil tan sobresaliente que el hallar puntos flacos es por cierto un trabajo fatigador.

CADILLAC FLEETWOOD 60 ESPECIAL

OPCIONES SUMINISTRADAS EN EL AUTO TESTEADO: Aire acondicionado, asiento motriz, bandas blancas, radio con antena motriz, Cruise Control, vidrios verdes, rompenieblas, cambio automático de luces, traba de baúl de control remoto, traba de puertas de control remoto.

PRECIO BASICO: uSs 6.366.—.

PRECIO TAL CUAL TESTEADO: 7.733,63 uSs (más impuesto y patente).

Cádillac es para muchos, sinónimo de opulencia y calidad —no siempre los términos van de la mano. Por lo pronto, el espacio interior es más que generoso

Los tambores de freno del Cádillac tienen aletas para contribuir a la irradiación de calor. Además, los frenos tienen doble circuito. Este detalle evita que en caso de avería, el coche quede sin frenos

https://argentoteca.blogspot.com

MILLAJE AL INICIAR EL TEST: 3.456 millas.

PERFORMANCE

ACELERACION (2 tripulantes):

0 a 30 millas	(48 km/hora)	.....	3"7
0 „ 45 „	(72 „)	.....	6"1
0 „ 60 „	(96 „)	.....	10"8

0 a 1/4 de milla (400 mts): 18"9, traspuesto el tramo final a 125 km/hora.

VELOCIDADES MAXIMAS EN LOS CAMBIOS (transmisión automática): I, 42 km/hora, a 4.100 r.p.m.; II, 67 km/hora, a 4.100 r.p.m.; III, 112 km/hora, a 4.200.

ERROR DE VELOCIMETRO:

Auto: 32 48 54 65 76 86
Velocímetro
Eléctrico: 30 45 50 60 70 80 m/h

Millas por hora por 1.000 r.pm. en directa: 23,5 (38 km/hora).

DISTANCIAS DE FRENADO: de 48 km/hora a 0, 12,5 metros; de 96 km/hora a 0, 49 metros.

ESPECIFICACIONES SUMINISTRADAS POR EL FABRICANTE

MOTOR: V8, válvulas a la cabeza, diámetro 4" (101,6 mm) x carrera 3.875" (98,5 mm). Desplazamiento o cilindrada, 390 pulgadas cúbicas (6,4 litros). Compresión, 10,5 a 1. Potencia, 325 HP a 4.800 r.p.m. Encendido a bobina, 12 v. Transmisión: Hydra-Matic de cuatro marchas con palanca selectora en la columna de dirección.

Eje cardánico convencional, en 2 tramos.

ESPECIFICACIONES II

Diferencial hipoidal, relación 3,2 a 1.

Rodado 15", ruedas de disco de acero, cubiertas 8.20 x 15 con bandas blancas.

Suspensión: adelante, independiente con paralelogramo, amortiguadores tubulares, espirales y barra antirrolido. Atrás, eje rígido, espirales, amortiguadores tubulares y brazos reactores para absorber la reacción del motor.

Frenos hidráulicos a servo, autoajustables, dimensiones 12" x 2,5" (32 x 6,3 cm) atrás y adelante. Area efectiva de frenado, 1.530 cm.

Bastidor tubular, centro en X. Distancia entre ejes, 3,28 m.

Trochas 160 y 1,60; largo total 5,65 m. Peso de embarque (sin líquidos), 2.140 kilogramos

IMPERIAL

Cuando elegimos el sedan cuatro puertas sin parantes Southampton de Chrysler Imperial, serie Le Baron, habíamos escogido "el más grande de los grandes" en el mercado de los autos de lujo. Y la serie Le Baron es la más cotizada de la línea Imperial —el automóvil más lujoso, más sibarítico que fabrica la Chrysler—.

Sin embargo, cuando controlamos bien las medidas, descubrimos que es solamente 13 cm. más largo que el Cádillac (y su entreejes es menor: un poco más de un centímetro menos), y menos de 5 cm. más ancho que el Caddy. Vale decir, que, hasta cierto punto, su tamaño es producto de una ilusión óptica. Hasta cierto punto..., como pudimos comprobar cuando tuvimos que enhebrar el coche en denso tránsito ciudadano, con lo que aparentaba ser "espacio cero" de cada lado. Vale decir, que de inmediato pudimos observar cuál es la única desventaja de este coche: su tamaño, precisamente la condición que lo hace deseable para muchos compradores. Después de un tiempo, por supuesto, el tamaño se hizo menos apreciable y los conductores lo compensaron andando en forma un tanto menos agresiva.

La ventanilla trasera es relativa-

https://argentoteca.blogspot.com

mente chica; permite un cierto aislamiento a los ocupantes del asiento trasero y le da al coche un aire de cupé de ville. Atrajo mucha atención. Normalmente, el público no reacciona cuando nosotros testeamos un auto fabricado en el país, pero con el Le Baron obtuvimos la misma atención que observamos cuando tuvimos el Rolls-Royce, la gente miraba no tanto al auto como a los pasajeros, como si tuvieran la esperanza de reconocer algún rostro famoso.

En realidad, el coche no ha sufrido modificaciones mecánicas de importancia. El motor sigue siendo ese potente 413 pulgadas de Chrysler, 340 HP. planta motriz apreciada por dueños y por "hot-rodistas".

Mucha potencia, pero no es echada al desperdicio, ya que el coche puede, con seis pasajeros y su equipaje, llegar a pesar cerca de tres mil kilos. Aún en esas condiciones, el más crítico debería aprobar la potente reacción. La sensación es de potencia abundante y suave en toda la gama.

La transmisión automática de tres marchas funciona igual que el torque Flite que reemplaza, pero ha sido rediseñado internamente, admitiendo mayor espacio de cabina, y pesa unos 20 kilos menos, debido, en parte, al uso de una carcasa de aluminio. Los cambios de marcha eran perceptibles, pero sumamente suaves, cosa que coincide con nuestra apreciación de cómo debe funcionar un auto de lujo. Otro cambio introducido es que se usa ahora un solo caño de escape en lugar del sistema dual anterior. Un sistema único funciona a mayor temperatura y debiera por eso prolongar la vida útil del sistema.

Los cambios más importantes (y, creemos, favorables) han sido los que atañen a la estilización. Las aletas han sido recortadas y la línea de los guardabarros traseros es fluida, rematada por los famosos adornos traseros tipo "colimador de tiro". La parrilla de radiador es ahora dividida. Adentro, todo es igual que antes.

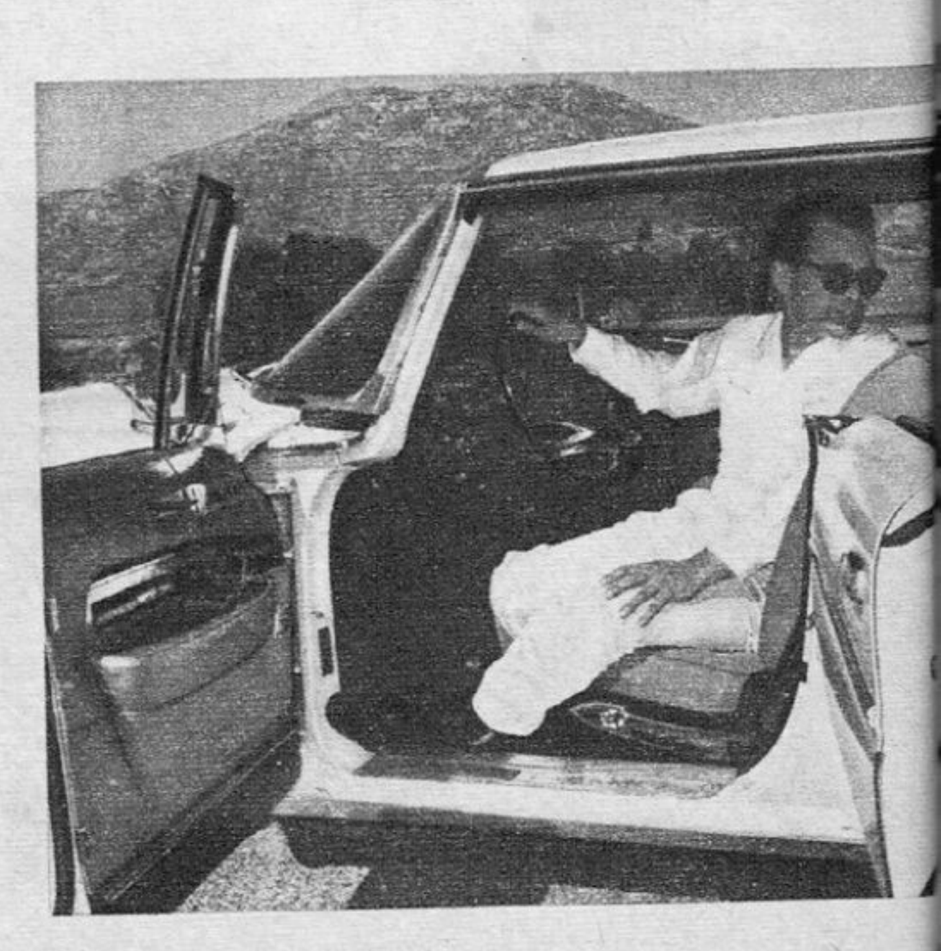
El panel de instrumentos se encuentra alojado entre la botonera de transmisión y la del sistema de climatización y el volante es de formato prácticamente cuadrado. Su apreciación estética es individual y subjetiva; algunos de nuestros testers lo encontraron agradable, otros lo toleraron, pero nadie objetó.

El bastidor no emplea el sistema Unibody, tan activamente promocionado por Chrysler, sino que el más convencional de pesados rieles acajonados, siendo fijada la carrocería por soldadura eléctrica. Este año han seguido la moderna tendencia a la lubricación sellada... Apenas cada 50.000 kilómetros es necesario efectuar operaciones de engrase.

El Imperial tiene grandes sobrantes de espacio, especialmente en el asiento trasero. La distancia entre el respaldo del asiento trasero y el lomo del respaldo delantero, puede variar, según ajuste, entre 80 y 95 centímetros. El espacio transversal es del orden de 1,55 mts., así que hay lugar para que tres adultos se despatarren sin problemas. El espacio vertical es de 93 y 102 cms., respectivamente, adecuado perfectamente para que hombres altos puedan sentarse en posición vertical.

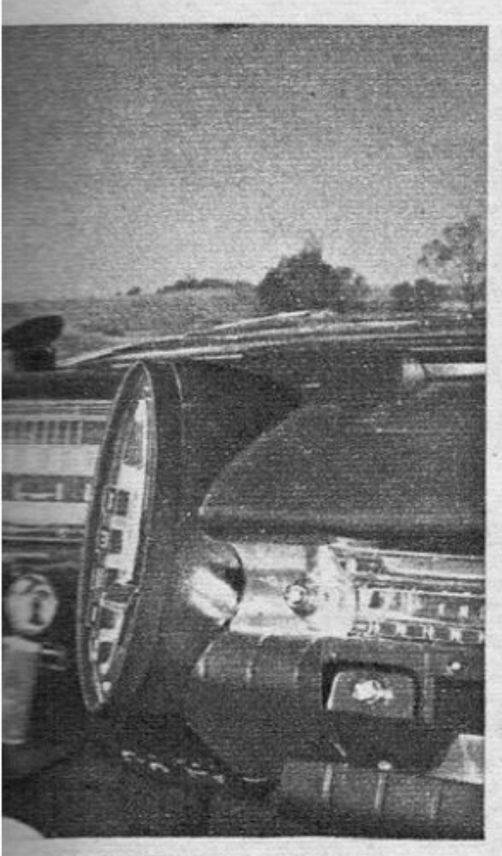
En el baúl, elegantemente terminado, el espacio es de 0,33 metros cúbicos. La rueda de auxilio tiene una tapa separada, va acostada y forzosamente queda sepultada bajo el equipaje. Este problema no es, por cierto, nuevo, y lo tendremos siempre mientras se guarden ruedas de auxilio en baúles.

Los coches Chrysler tienen renombre por su buena estabilidad, y el Le Baron hizo honor a ese renombre.



https://argentoteca.blogspot.com

El Imperial es el más alto de los coches testeados. En él pueden sentarse cómodamente hasta los hombres de talla más elevada. El modelo testeado fue el sedán sin parantes, llamado "hardtop" en la terminología norteamericana. Correspondía a la serie Le Baron, uno de las más caros de la marca Imperial. Obsérvese también el formato "cuadrado" del volante y la serie de botoneras para calefacción y trasmisión. El velocímetro, de recorrido recto, es enorme y el volante tiene una concavidad en el centro de los rayos. Todo rezuma lujo en este coche



La dirección es rápida, 3 y media vueltas de tope a tope, aunque el círculo de viraje es enorme: 15 metros. Si bien este coche no está diseñado para virajes a gran velocidad, mostró tomar curvas en forma razonable nivelada (es decir, sin rolido) y controlable, lo que sugiere que debe funcionar bien en terreno montañoso. Los frenos tienen 1.600 centímetros cúbicos de área de frenaje y paran bastante bien de 100 km/hora a 0. Ya que el efecto servo es más que suficiente, basta una leve presión en el pedal, pero por otra parte los frenos tendían a bloquearse, defecto que no es por cierto inusitado en el caso de un auto grande, pesado, y equipado con servofrenos

El verdadero sentido de lujo se notaba andando ligero en la carretera. Nos arrellanamos profundamente en los mullidos cojines, cerramos los vidrios y conectamos el aire acondicionado, enfriando o entibiando el ambiente según fuera necesario... y opinamos que el Imperial es un vehículo carretero magnífico. Se escuchaba apenas un susurro del viento por un efecto de turbulencia alrededor del marco cromado del parabrisas, pero ese susurro nunca llegó a interferir la conversación. Los ruidos de motor y del camino no llegaban al pasajero pues eran bloqueados por efectivas barreras insonoras. El andar es mullido, casi "flan", pero no del todo, así que encontramos que el manejar no produce fatiga.

Nuestro coche de test estaba equipado con el diferencial autoblocante opcional (u$s 57.45). En la operación normal no observamos ventaja, aunque este dispositivo es muy útil en hielo, nieve o arena. Encontramos que durante nuestras pruebas de aceleración, el coche no tendía al patinamiento de ruedas, cosa que atribuimos o bien al peso del vehículo, o bien al diferencial "limited-slip" (patinamiento limitado).

Otra opción interesante es el Auto Pilot (u$s 96,80). Cuando se pone en funcionamiento, mantiene una velocidad constante en todo tipo de terreno, excepto fuertes pendientes descendentes. Se destraba automáticamente en cuanto el pie del conductor toca el pedal de freno. Es posible verificar que su uso mejora levemente el rendimiento por litro, pero su principal ventaja es en los viajes largos: es posible cambiar de posición en el asiento sin tener que preocuparse *del pie sobre el acelerador.*

En este tipo de coches de lujo, la economía de combustible es un detalle de interés muy relativo. Los coches son grandes, pesados, e impulsados por enormes motores de ocho cilindros en V. ¿Qué puede esperarse, más que los 3 a 5 km/litro que nosotros obtuvimos? El puente trasero 2,93 a 1 es más o menos lo más que se puede hacer en cuanto a una relación "larga" para máxima economía. La única solución es... seguir llenando el anque (85 litros).

La opción más costosa es el sistema de calefacción y aire acondicionado (u$s 777,75) pero cumple su trabajo en forma realmente sobresaliente. El flete agregó u$s 205, o sea que el coche entregado costaba u$s 7.940.90, más impuestos y patente. Cuando uno paga una cantidad de dólares así, uno espera algo que se acerque mucho, pero mucho, a lo mejor de lo mejor.

Solo nos queda agregar que quien busque lujo sobrio, no necesita buscar mas allá del Le Baron Imperial.

COHYSLER IMPERIAL LE BARON

OPCIONES SUMINISTRADAS EN EL AUTO TESTEADO: Aire acondicionado y calefacción, Auto Pilot, diferencial Sure-Grip, trabas de puertas de control remoto, cambio de luces automático, radio con antena motriz, cinturones de seguridad, vidrios verdes, cubiertas 8.20 x 15 de rayón con bandas blancas, protectores de dintel de puertas, espejo retrovisor de control remoto.

PRECIO BASICO: u$s 6.422.

PRECIO TAL CUAL TESTEADO: 7.940,90 u$s (más impuestos y patente).

LECTURA VELOCIMETRO AL INICIAR TEST: 4.051 millas.

PERFORMANCE

ACELERACION (2 tripulantes):

0 a 30 millas (48 km/hora) ..... 4"2
0 „ 45 „ (72 „) ..... 7"1
0 „ 60 „ (96 „) ..... 11"0
0 a 1/4 de milla (400 m), 19"1, 79 m.p.h. (127 km/hora).

VELOCIDADES MAXIMAS EN LOS CAMBIOS (transmisión automática): I, 33 millas (53 km/hora), a 3.600 r.p.m.; II, 75 millas (120 km/hora) a 4.000 r.p.m.

ERROR DE VELOCIMETRO:

Auto:	31	49	55	65	75	85	m/h
Velocímetro Eléctrico:	30	45	50	60	70	80	„

Millas por hora por 1.000 r.p.m., 24 (38,5 km/hora).

DISTANCIAS DE FRENADO: de 30 millas (48 km/hora) a 0, 13,3 m; de 60 millas (96 km/hora) a 0, 59,7 metros.

ESPECIFICACIONES SUMINISTRADAS POR EL FABRICANTE

MOTOR: V8, válvulas a la cabeza, diámetro 4,19" (107,5 mm) por 3,75" (95,5 mm). Desplazamiento 413 pulgadas (6,75 litros). Compresión 10,1/1. Potencia, 340 HP a 4.600 r.p.m. Encendido a bobina, 12 volts. Transmisión automática, tres velocidades, control a botonera.

Eje cardánico, de dos piezas, cojinetes antifricción.

Diferencial convencional, hipoidal, semiflotante, con opción de Sure-Grip. Relación normal, 2,93/1.

Ruedas de disco de acero, 15 x 61. Cubiertas de rayón, banda blanca, 8.20 x 15.

Suspensión delantera independiente, paralelogramos con barras de torsión, barra antirrolido. Atrás suspensión convencional, elásticos semielípticos, amortiguadores tubulares.

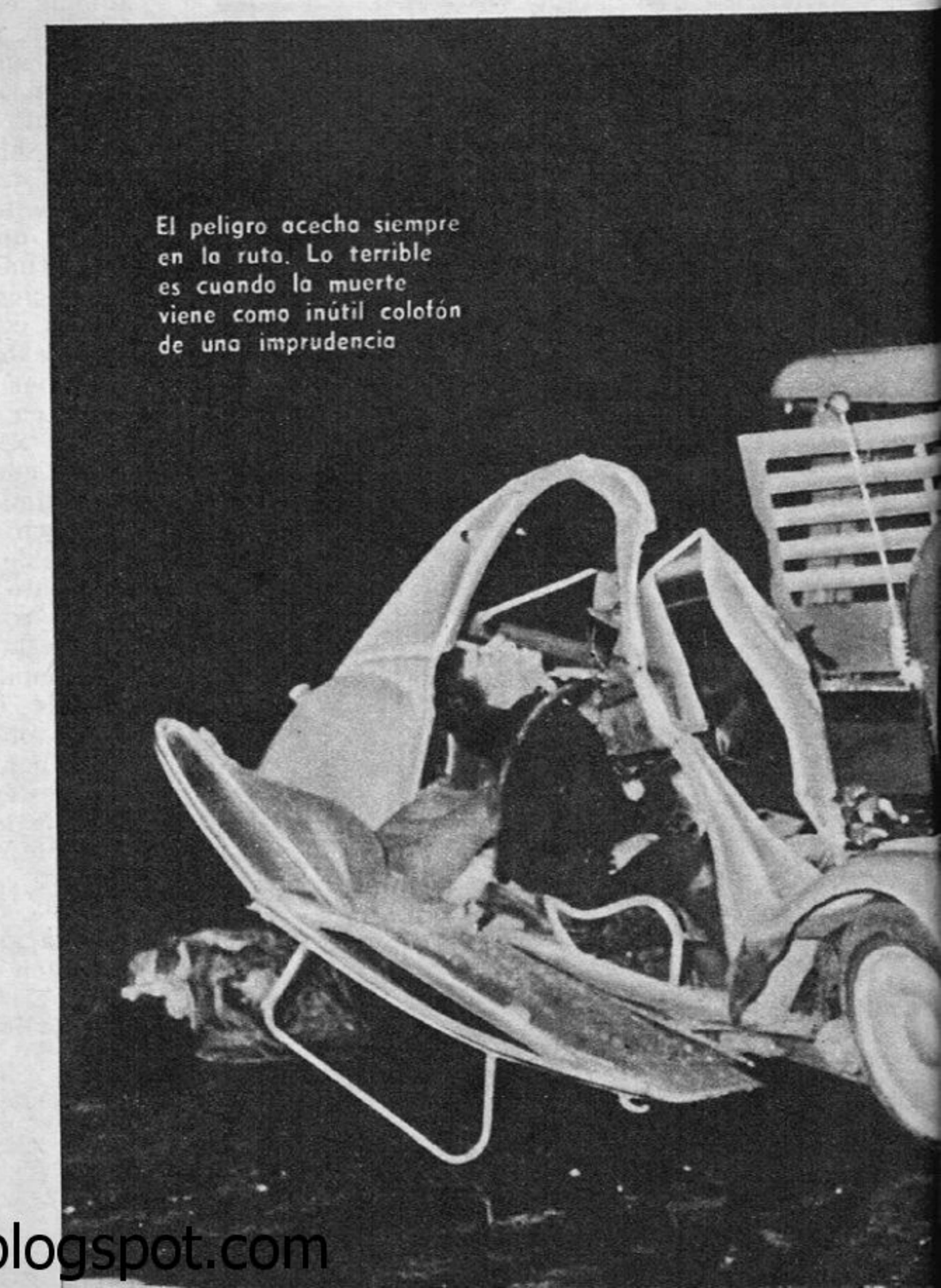
Frenos hidráulicos, servo.

Bastidor acajonado, travesaños, centro en X. Distancia entre ejes, 3,30 m; trochas, 1,53 ad.) y 1,58. Largo total, 5,87 m. Peso sin líquidos, 2.180 kilos. *

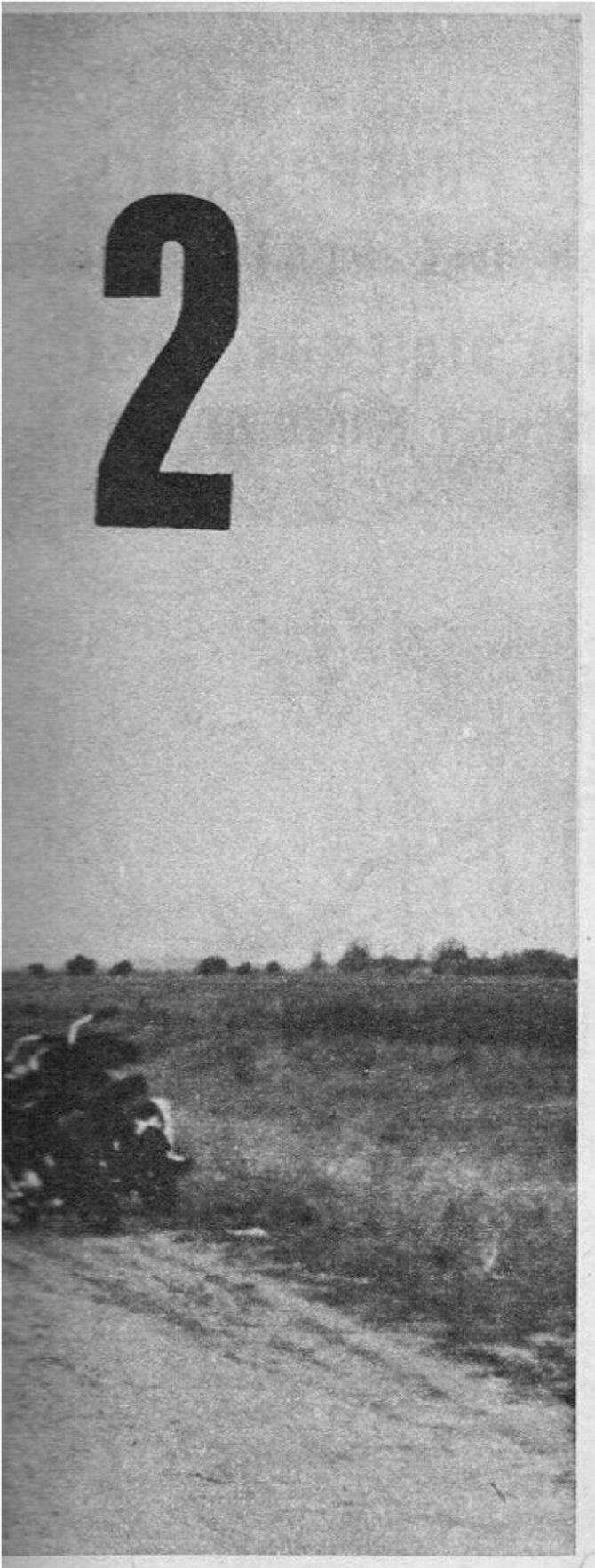
https://argentoteca.blogspot.com

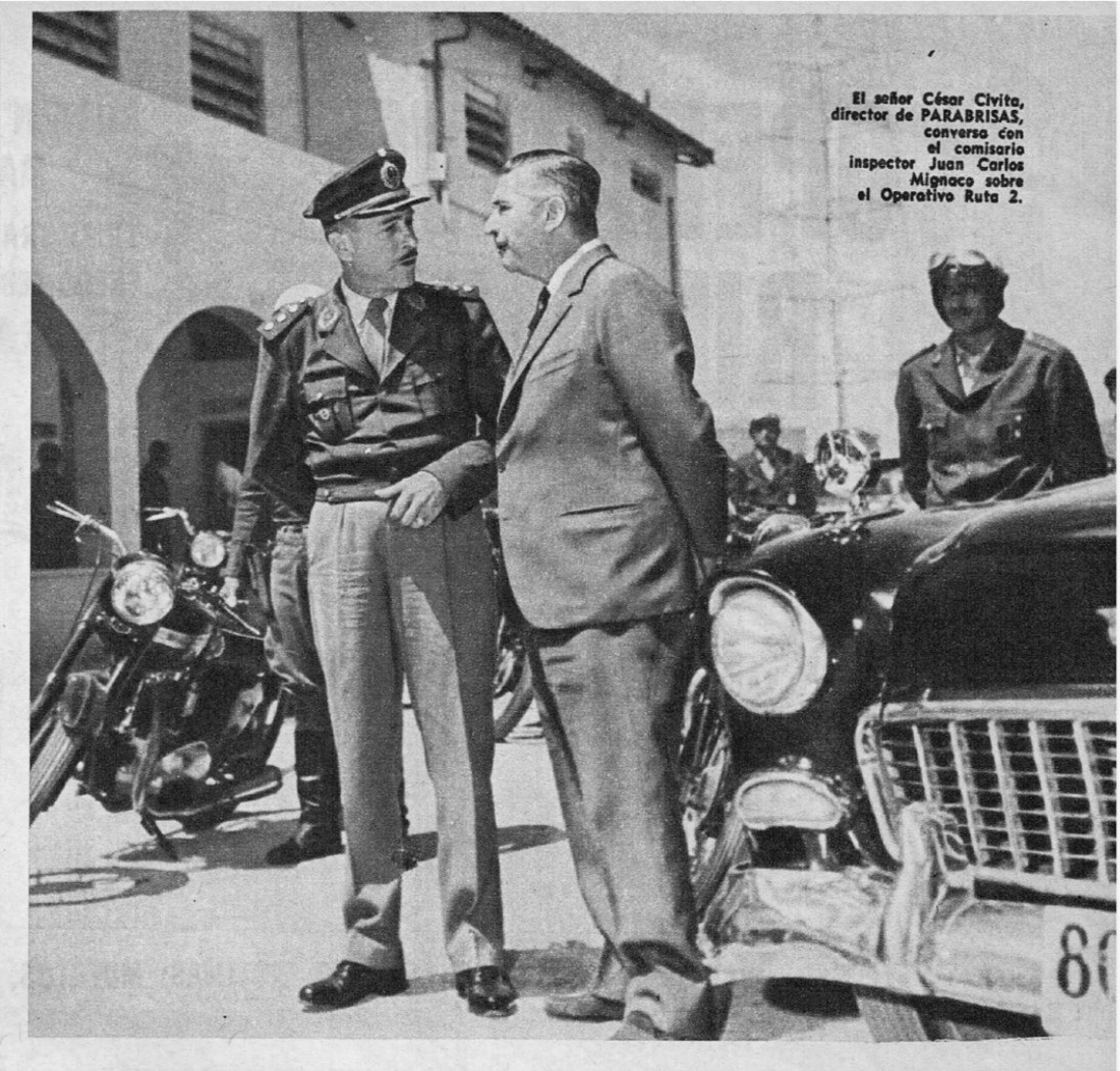
OPERATIVO RUTA

PARABRISAS se lo pide: En la ruta, cumpla y haga cumplir las disposiciones que han sido dictadas para la seguridad general. Colabore con la policía. No se permita audacias o imprudencias que pongan en peligro su vida o la vida ajena. No permita que nadie lo haga. Que nadie tenga que reprocharse una falta. Que ningún infractor quede impune. Una sola vida que así pueda salvarse será el mejor premio para una conducta decente y un comportamiento correcto.

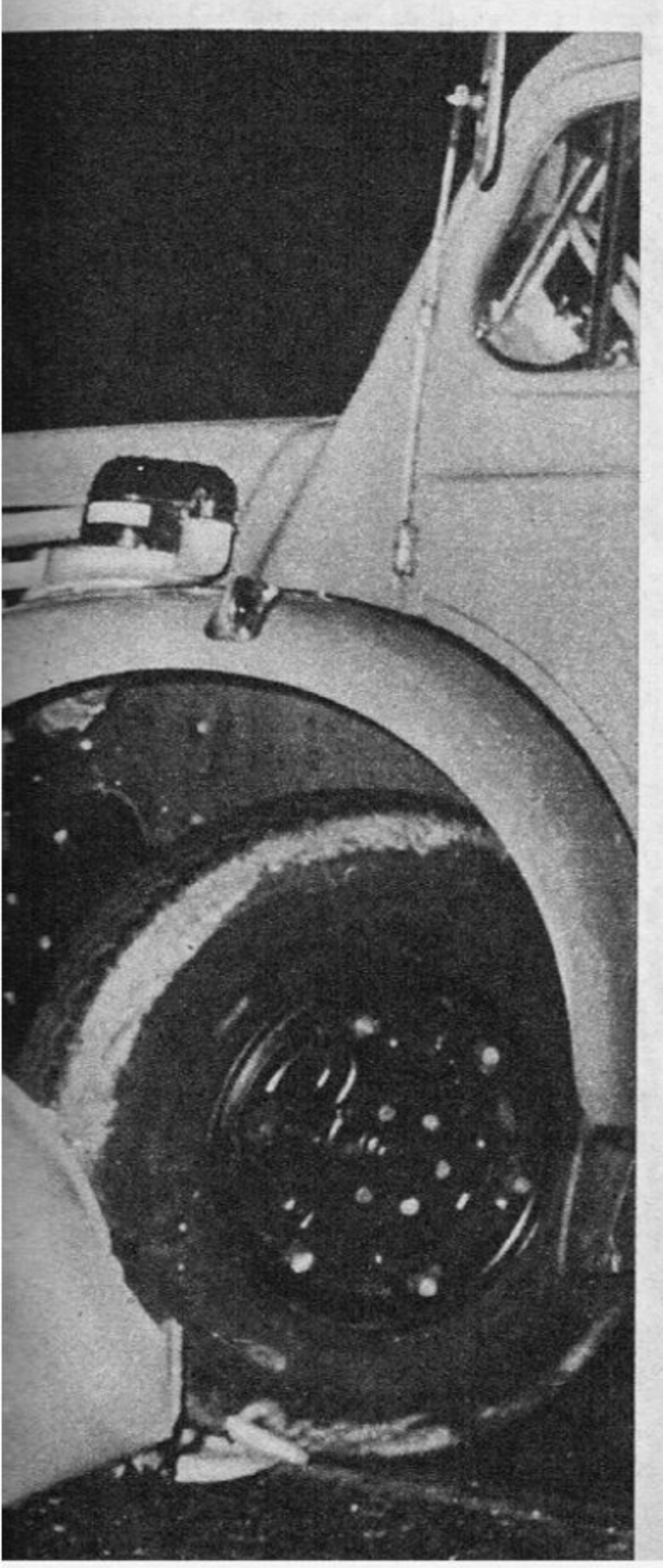


https://argentoteca.blogspot.com





El señor César Civita, director de PARABRISAS, conversa con el comisario inspector Juan Carlos Mignaco sobre el Operativo Ruta 2.



Por acto de legítima defensa, por conciencia social y por solidaridad humana, todos estamos obligados a colaborar en la tarea de barrer de los caminos a los delincuentes del automóvil. La autoridad policial ha realizado un esfuerzo loable para mejorar las cosas en la ruta 2 —infaustamente conocida como la "ruta trágica" o "ruta de la muerte".

En esta nota y otras que vendrán en próximos números, PARABRISAS expone qué es lo que se ha hecho y se está haciendo. Pero la autoridad policial sólo podrá ser efectiva si cuenta con la colaboración de los ciudadanos. Por eso PARABRISAS sale a la calle a pedir esa contribución, que será para bien de todos aunque les caiga mal a unos pocos irresponsables.

PARABRISAS se ha puesto en contacto con los hombres que están controlando el tránsito en la Ruta 2. La colaboración que ofrecemos ha sido bienvenida. Se nos ha dicho textualmente: "Necesitamos la ayuda de todos. Cada automovilista que se presente a un puesto de la caminera a denunciar infracciones tiene la garantía de que su denuncia será atendida rápidamente y sin ninguna dilación ni demora. Tampoco quien señale actitudes no reglamentarias o peligrosas será citado posteriormente. Y nuestro procedimiento será también rápido y efectivo".

La cuestión es clara. Para que nadie muera inútilmente por obra de un desaprensivo, todos tenemos que mirar el camino como cosa nuestra. Si usted ve un vehículo estacionado en la calzada y no en la banquina; si se hallan vehículos con luces deficientes; si algún loco anda llevándose a todos por delante, adelántese por la derecha, en puentes o curvas; si hay alguien manejando intoxicado o en inferioridad física por cansancio, cualquier cosa que sea peligro para los demás, debe ser denunciado. La caminera no le ocasionará molestias. Intervendrá en seguida. Castigará la infracción comprobada, sacará del camino a los que no estén en condiciones de conducir con seguridad y llamará la atención de los imprudentes, señalándoles el antecedente desfavorable que tendrá para ellos el apercibimiento en el caso de un ulterior accidente que confirme la mala actitud denunciada.

No vacile. Usted es respetuoso de la ley y quiere vivir en paz y seguridad. Para ello tiene que ayudar a poner en vereda a los que viven desafiando a la muerte. Por usted, por los suyos, aun por los mismos insensatos que no lo sienten, usted debe denunciar toda infracción que compruebe.

Cuando la ruta se serene haremos el balance. Estamos seguros de que cada lector de PARABRISAS estará orgulloso si ha contribuido a que no aumente la lista de bajas que cada año enrojece un camino que va al descanso y a la alegría y que tantas veces y para tanta gente se convirtió por obra de la estupidez y la insolidaridad en camino del desastre y de la muerte.

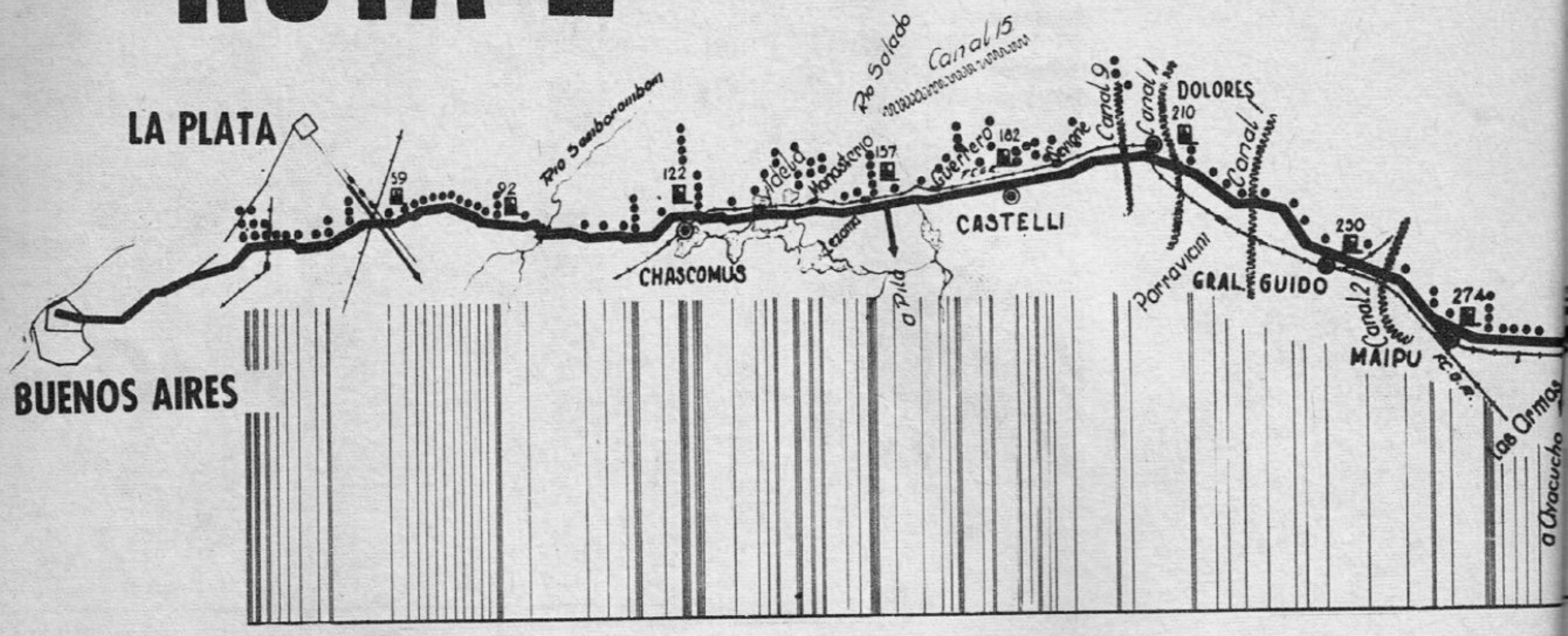
Y si el éxito nos acompaña en este

https://argentoteca.blogspot.com

OPERATIVO RUTA 2

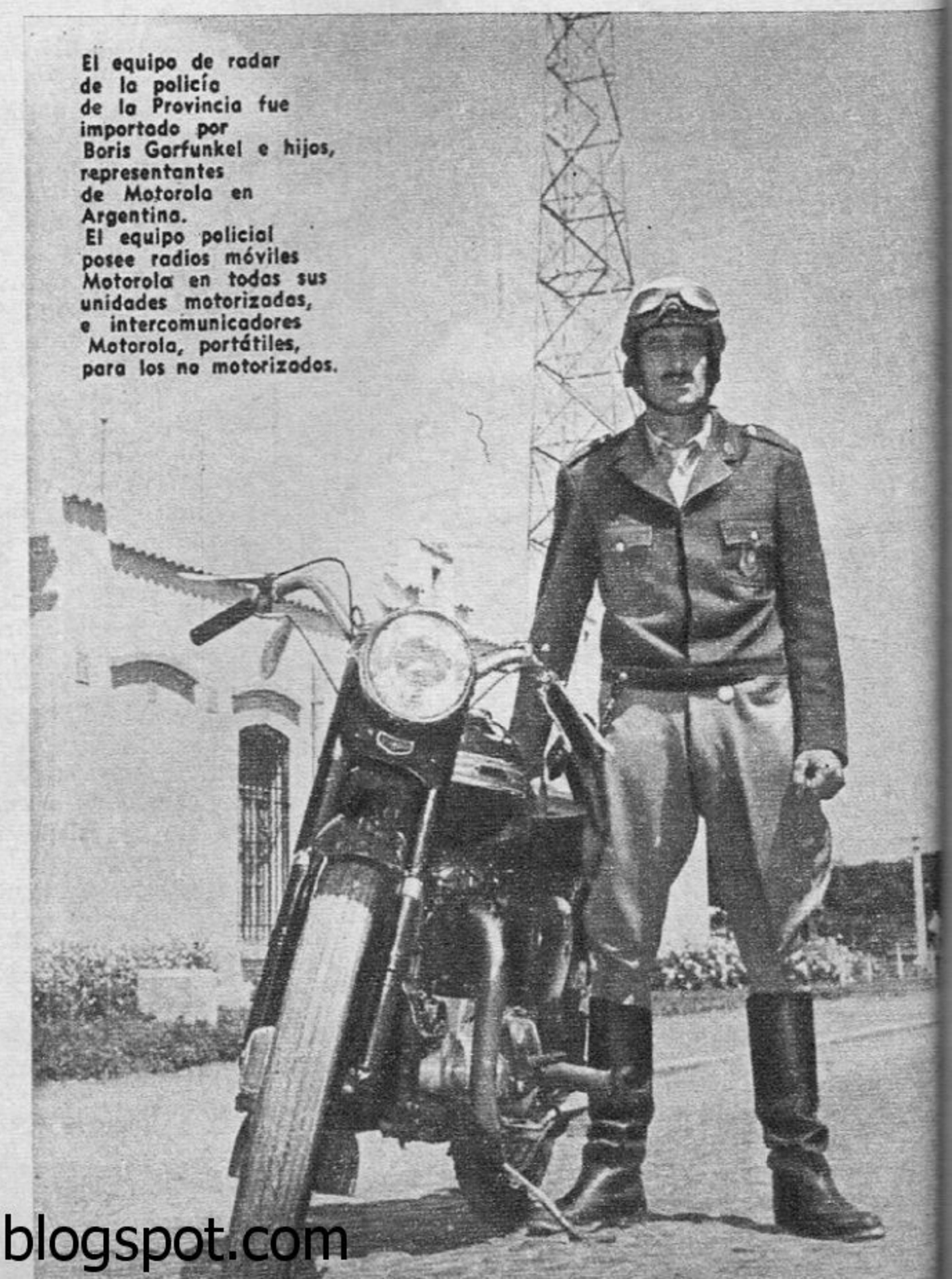
RUTA Nº 2 - BUENOS AIRES MAR DEL PLATA

TEMPORADA DICIEMBRE 1961 ENERO-FEBRERO Y MARZO DE 1962



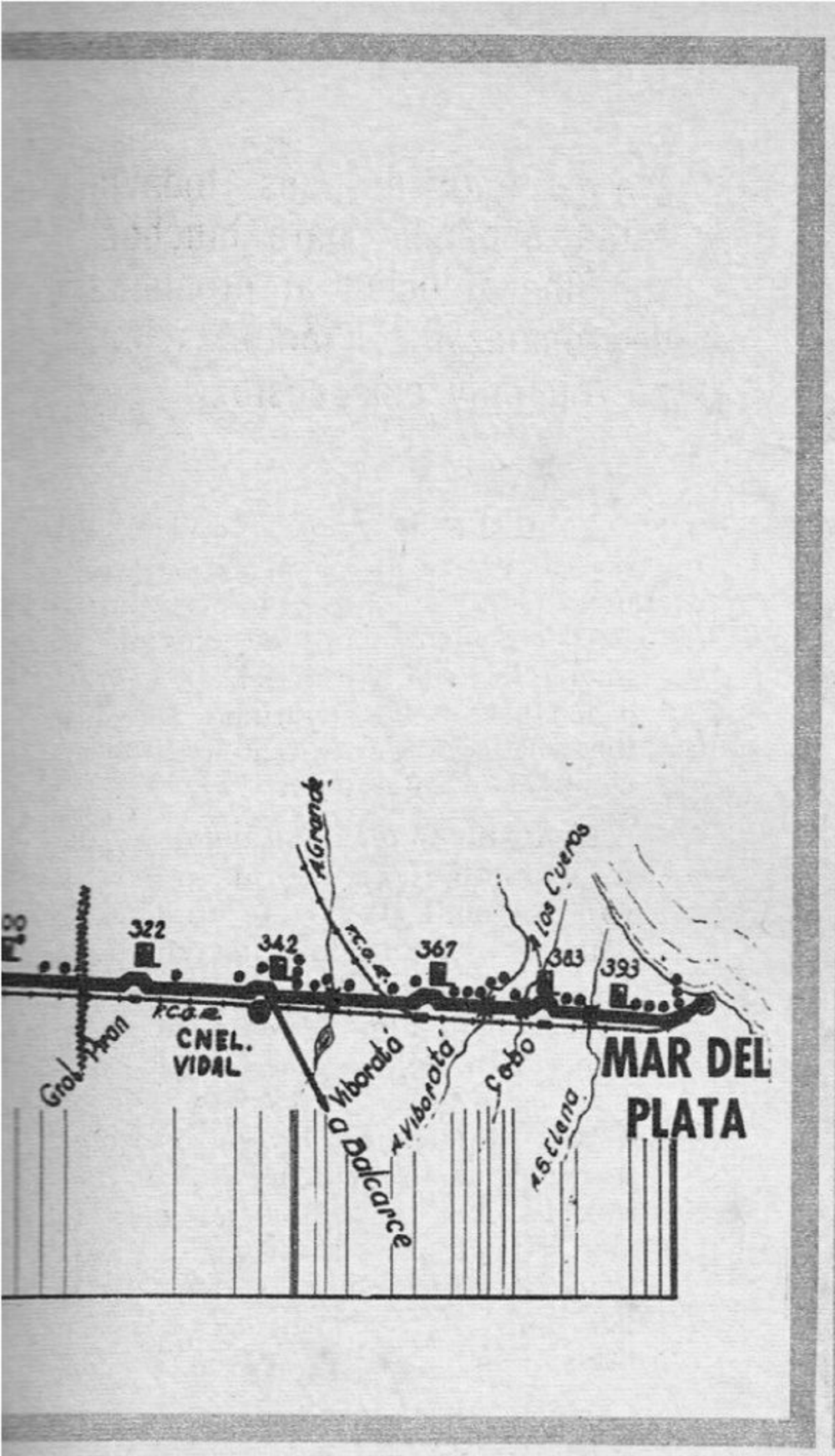
CANTIDAD DE ACCIDENTES 140 VICTIMAS: MUERTOS, 27 - LESIONADOS, 285

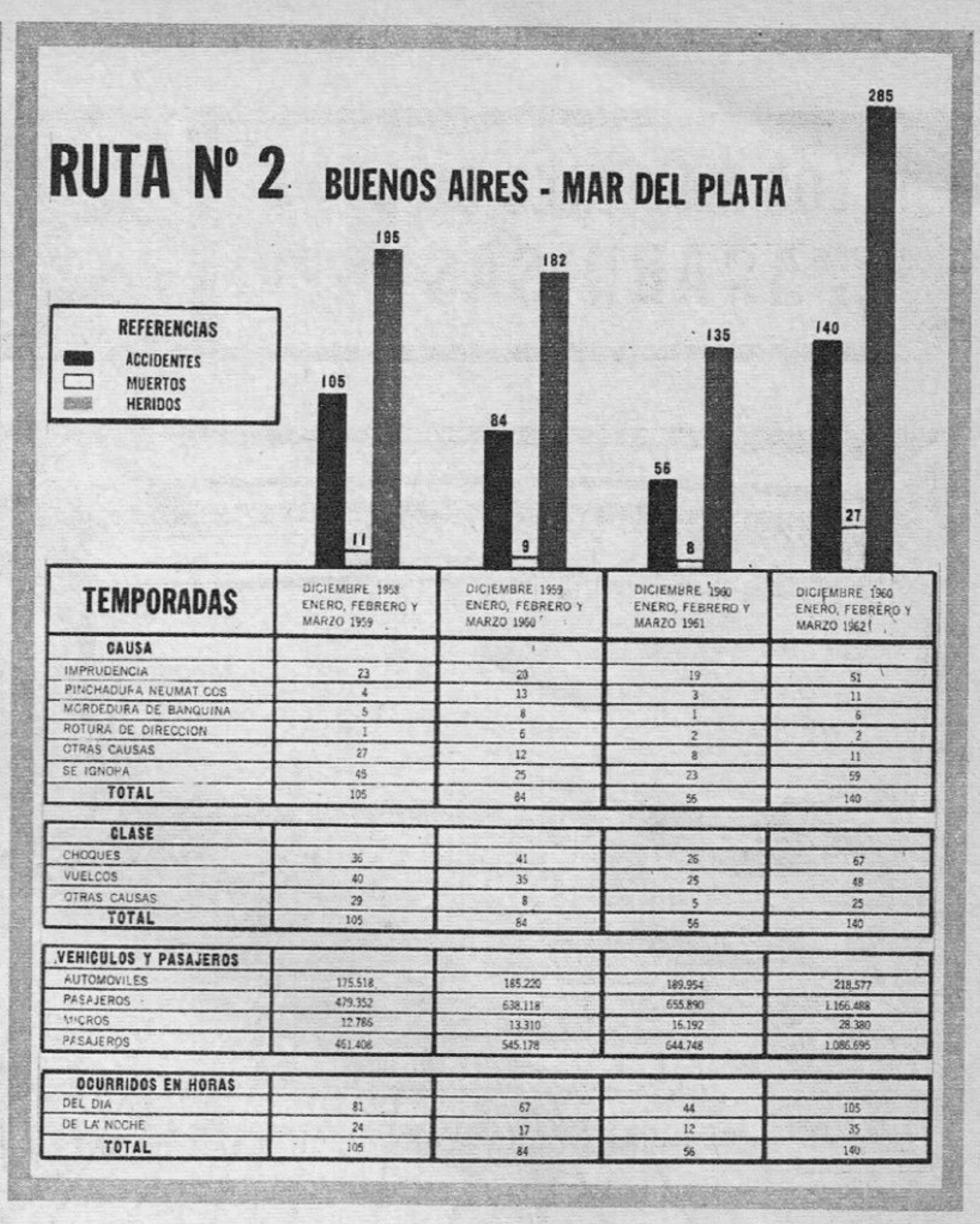
Un apreciado lector, Ricardo Steinberg, nos ha enviado este notable documento. Un coche oficial de un Ministerio de la provincia corriendo a 85 kph, con dos pasajeros en pie sobre el paragolpes. Esta incorrección tiene muy poco que ver con los carteles del mismo coche, que se refieren a la seguridad en la ruta. No lo veremos más, ¿eh?



El equipo de radar de la policía de la Provincia fue importado por Boris Garfunkel e hijos, representantes de Motorola en Argentina.
El equipo policial posee radios móviles Motorola en todas sus unidades motorizadas, e intercomunicadores Motorola, portátiles, para los no motorizados.

https://argentoteca.blogspot.com





TEMPORADAS	DICIEMBRE 1958 ENERO, FEBRERO Y MARZO 1959	DICIEMBRE 1959 ENERO, FEBRERO Y MARZO 1960	DICIEMBRE 1960 ENERO, FEBRERO Y MARZO 1961	DICIEMBRE 1960 ENERO, FEBRERO Y MARZO 1962
CAUSA				
IMPRUDENCIA	23	20	19	51
PINCHADURA NEUMATICOS	4	13	3	11
MORDEDURA DE BANQUINA	5	8	1	6
ROTURA DE DIRECCION	1	6	2	2
OTRAS CAUSAS	27	12	8	11
SE IGNORA	45	25	23	59
TOTAL	105	84	56	140
CLASE				
CHOQUES	36	41	26	67
VUELCOS	40	35	25	48
OTRAS CAUSAS	29	8	5	25
TOTAL	105	84	56	140
VEHICULOS Y PASAJEROS				
AUTOMOVILES	175.518	185.220	189.954	218.577
PASAJEROS	479.352	638.118	655.890	1.166.488
MICROS	12.786	13.310	16.192	28.380
PASAJEROS	461.408	545.178	644.748	1.086.695
OCURRIDOS EN HORAS				
DEL DIA	81	67	44	105
DE LA NOCHE	24	17	12	35
TOTAL	105	84	56	140

esfuerzo, pensemos que este ejemplo podría repetirse en todos los caminos argentinos.

En la temporada que va de diciembre de 1961 a marzo de 1962, la ruta Nº 2 registró 140 accidentes, con 27 muertos y 285 lesionados.

Nadie puede soñar que un camino esté totalmente libre de desgracias. Pero todos tenemos la obligación de preguntarnos cuántas de esas desgracias pudieron ser evitadas, cuántos de esos muertos pudieron vivir, simplemente con que todos y cada uno hubiera conducido sensatamente, con el firme propósito de respetar las reglamentaciones. Y también preguntarnos en qué medida un razonable esfuerzo de las autoridades hubiera podido disminuir esas cifras.

Creemos que ha llegado la hora de comenzar a ordenar las cosas. En momentos en que en todo el mundo la ciencia se pone activamente a colaborar en la solución del problema de la inseguridad vial, nosotros también estamos en situación de hacer algo efectivo ahora.

La ruta Nº 2 puede ser este año un test importante. La policía está decidida a echar el resto en todo lo que le compete. Se ha establecido el cumplimiento estricto de la velocidad máxima (art. 87 del Código de Tránsito) de 80 kph para automóviles. Tal vez sea baja (es nuestra idea), pero deberá cumplirse, porque para eso están las leyes, por lo menos hasta que se las modifique. No se han fijado límites para la velocidad mínima, aunque nosotros pensamos, y la experiencia extranjera también lo indica, que también esto puede ser motivo de accidentes y que convendría ir pensando en la conveniencia de determinarlo.

Los equipos de control de la ruta estarán integrados por cinco radares, que registran las velocidades y permiten que los infractores sean detenidos en el próximo puesto. Estos radares estarán complementados por dos helicópteros que sobrevolarán la ruta, 25 vehículos equipados con radio, 35 patrulleros y 286 hombres de infantería, distribuidos en 14 puestos camineros fijos y 4 habilitados para refuerzo, con un servicio de vigilancia cada tres kilómetros.

Todo esto está muy bien en su planteo. En la práctica, hay dos cosas que son parte inseparable del problema. La primera de ellas es la conducta de los mismos automovilistas, porque si todos ellos se mostraran proclives a evadir por cualquier medio las disposiciones reglamentarias, muy pronto estaríamos igual o peor que antes de empezar. La segunda se refiere a la disposición de los automovilistas hacia la policía.

Para comenzar, diremos que ésta no siempre ha sido estrictamente correcta en su actuación y que muchas veces el público ha debido sufrir inútiles molestias, cuando no tratos abusivos.

Hay decidida voluntad de mejorar esto. Y si, en justa retribución, nosotros comenzamos por aceptar que el policía no es un enemigo sino que, al contrario, él es el mejor custodio de la seguridad general, habremos llegado a una relación eficiente. No hay que destruir la labor policial.

Nosotros andamos mucho por las rutas. Viniendo de Mendoza a buena velocidad hemos encontrado plantado, no al costado sino justamente en el medio de la ruta, un acoplado de camión. Apareció de pronto en medio de la noche, sin que ninguna luz ni asomo de señal indicara su presencia. Nos salvó una maniobra de emergencia, pero vimos la muerte a nuestro lado. ¿Qué hay que hacer en un caso así? ¿Qué menos que detenerse en el primer puesto policial y reclamar para que se saque de cualquier modo ese mortal obstáculo?

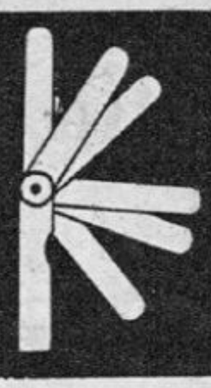
Eso es lo que pedimos a los lectores de PARABRISAS. Que no acepten en silencio a los asesinos de la ruta. Que los señalen para que nadie tenga que morir en vano.

Si esta temporada, como decíamos más arriba, con muchos más coches que antes en el camino, se logra que haya un muerto menos, o si, en último extremo, logramos detener la progresión de los desastres, podremos todos estar satisfechos. ●

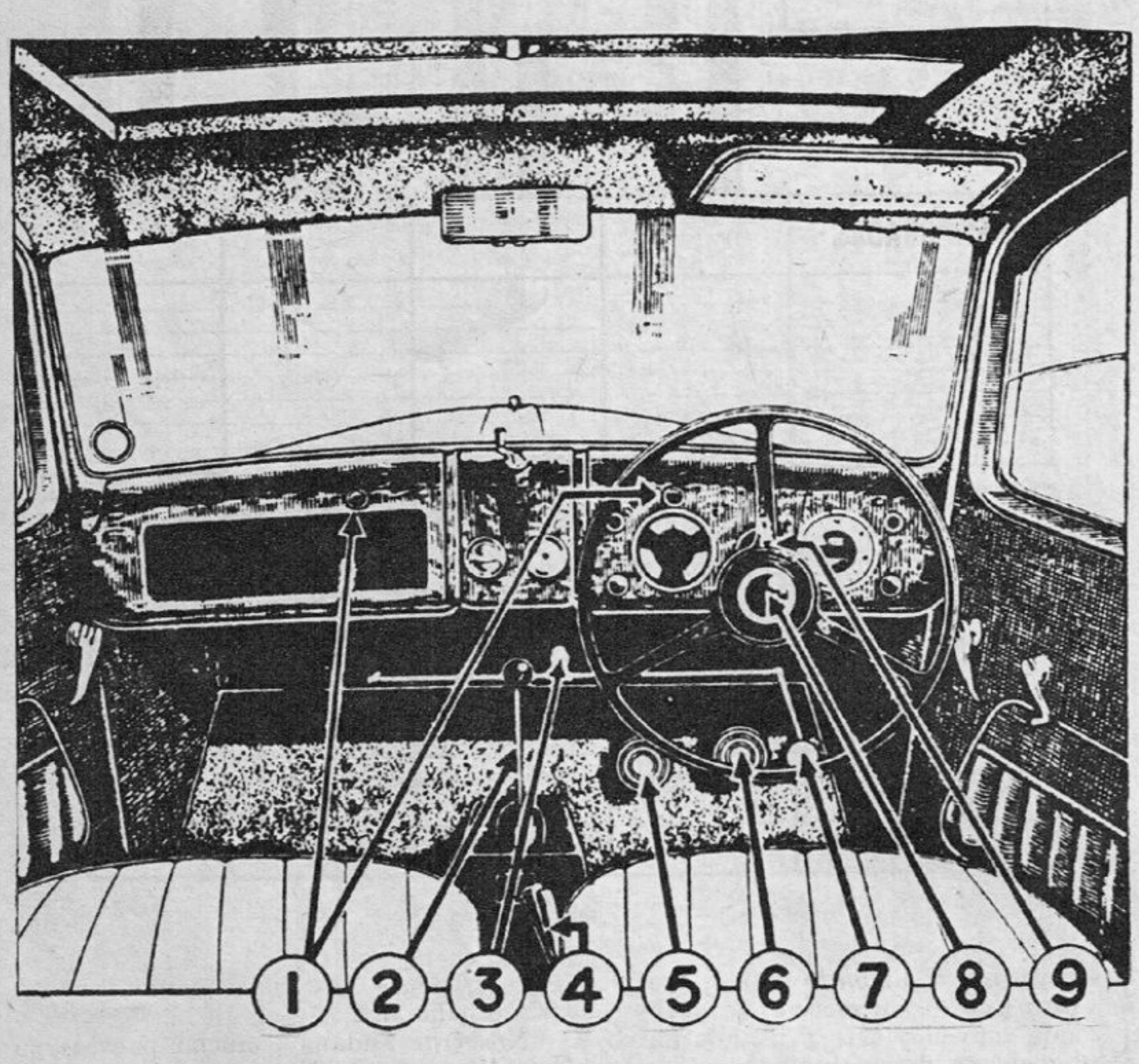
PARABRISAS agradece al Comisario Inspector Juan Carlos Mignaco, Jefe del Cuerpo de Camineros; al Comisario Vicente Cappiello, Jefe del Servicio de la Ruta 2, y a los señores Ramos Mejía y Balmaceda, de Relaciones Públicas de la Policía de la Provincia de Buenos Aires, la colaboración prestada en la preparación de esta nota.

https://argentoteca.blogspot.com

LOS MANUALES DE PARABRISAS Nº 4

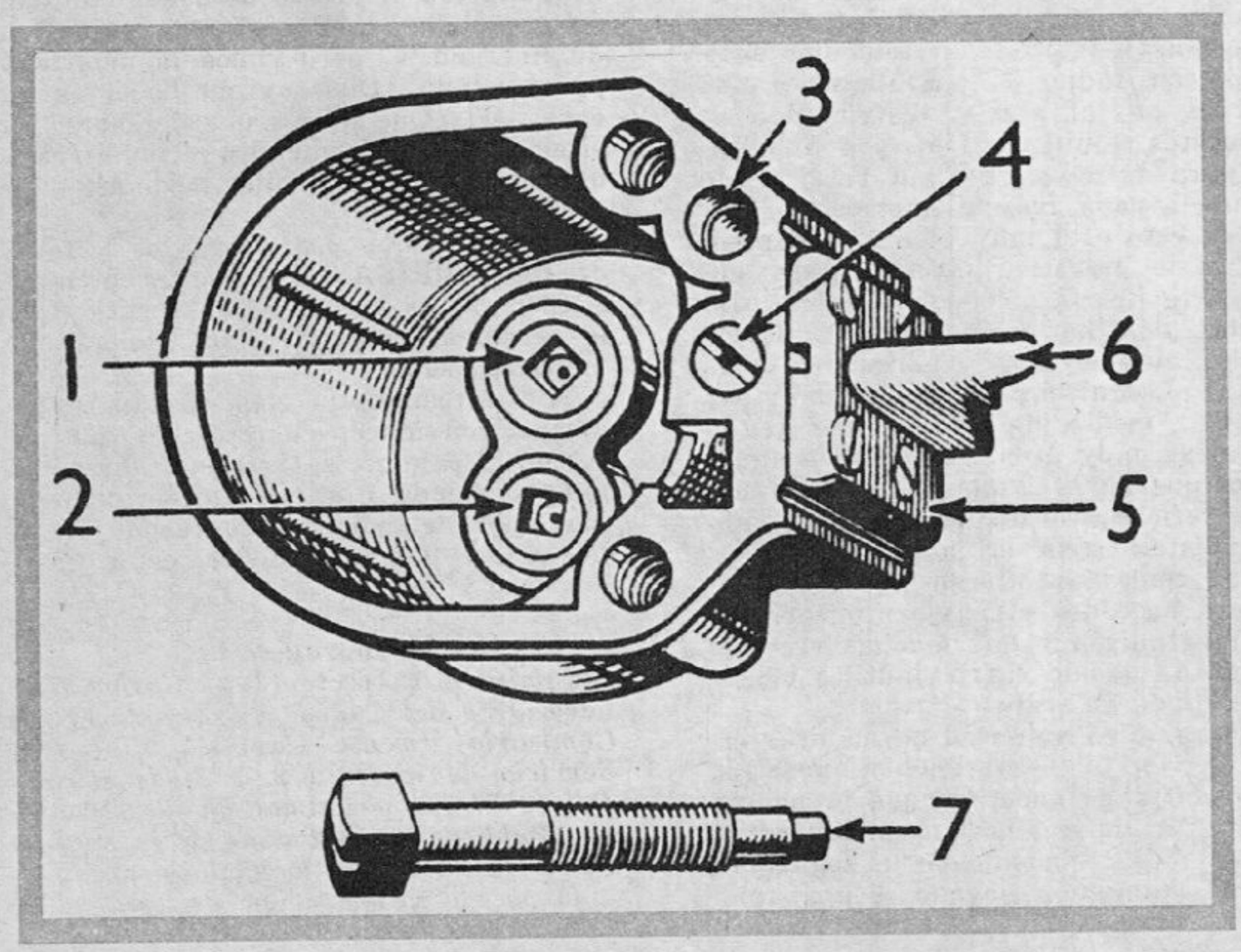


Quince años después, todavía están andando; para muchos, son una solución al problema de comenzar su motorización, por su muy bajo costo.



1) Limpiaparabrisas; 2) Palanca de cambios; 3) Ventilador; 4) Freno de mano; 5) Embrague; 6) Freno; 7) Acelerador; 8) Bocina; 9) Indicador de viraje Los coches que vinieron a nuestro país tienen volante a la izquierda.

Desarmando la cuba del carburador, puede llegarse a los distintos gicleur, destornillándolos mediante el tornillo que fija la tapa de la cuba (7), cuyo extremo cuadrado registra en los zócalos de los gicleur.



El Austin "Ten" es uno de varias marcas de coches pequeños de procedencia inglesa que se importaron al país inmediatamente después de la guerra. Existen aún muchos en circulación, habiéndose sustituido los frenos mecánicos de fábrica por otros de accionamiento hidráulico.

El Austin 10 tenía un motor de cuatro cilindros, válvulas al costado, y 63.5 x 89 mm. (1.125 c.c.) para el sedán, correspondiéndole una cilindrada levemente mayor (66.65 x 89 mm., 1.237 c.c.) al furgón, que también se importó en considerable cantidad después de la guerra. El manual que tenemos en nuestro poder no consigna las potencias respectivas, pero es factible calcular unos 28-30 HP para el auto y 30-32 para el furgón. La caja tenía cuatro marchas, sincronizadas la 2a., 3a. y 4a., y las relaciones son éstas:

Automóvil: 5,43 - 8,31 - 13,22 - y 21,82 a 1. MA 28,1 a 1.

Furgón: 6,143 - 9,4 - 14,95 a 24,7 a 1. MA 31,7 a 1.

La suspensión empleaba elásticos semielípticos en las cuatro ruedas, con amortiguadores hidráulicos a pistón, de doble acción. Rodado 5.00 x 16 (auto) ó 5.00 x 17 (furgón).

INSTRUMENTOS

El tablero de instrumentos tiene dos diales. Uno de ellos contiene el velocímetro con cuentakilómetros acumulativo y parcial ("giornaliero"). Debajo del tablero se encuentra la perilla que sirve para poner a cero el parcial. En el otro dial, amperímetro, indicador de presión de aceite, e indicador de nivel de combustible. Además del amperímetro, hay también una luz de carga, que se prende al conectar el encendido y se apaga una vez que arranca el motor (debe mantenerse prendida mientras el motor está en ralentí).

En el centro del tablero se halla un reloj. En su parte inferior, o atrás de la caja en algunos casos, se encontrará una perilla. Esta perilla sirve para corregir la posición de las agujas. En el caso de que el reloj se

https://argentoteca.blogspot.com

AUSTIN 10 HP. 1947

hubiera detenido, oprímase esta perilla; repitiendo la operación hasta oír un "tic". El regulador de voltaje está detrás del reloj y es necesario extraer éste para poder ajustar el regulador.

El interruptor de encendido está en el centro del tablero y, siguiendo la clásica costumbre de la época, está combinada con el interruptor de luces, que tiene tres posiciones: "OFF", "SIDE" (posición) y "HEAD" (faros de carretera). El "cambio de luces" es del tipo de pedalín. La llave de encendido también abre la puerta del conductor y el baúl.

El parabrisas puede abrirse rotando un control que se halla en la parte superior del centro del tablero. Los dos limpiaparabrisas tienen perillas individuales de puesta en marcha.

La caja de cambios tiene cuatro velocidades y la marcha atrás se conecta levantando la palanca y pasándola a una posición similar a la que corresponde a la cuarta velocidad.

En el centro del volante se encontrará la bocina convencional y una perilla que acciona los indicadores de virajes, que en este modelo son del tipo de brazo. Generalmente, éstos han dejado de funcionar hace ya mucho tiempo...

OTROS DETALLES INTERIORES

Muchos de los coches tienen techo corredizo. Se gira la manija a la derecha y se corre el techo. El tablero tiene un interruptor individual. Los asientos delanteros son ajustables con un mecanismo ubicado sobre el piso, adelante de los cojines.

La puerta del conductor y la tapa del baúl pueden cerrarse con la misma llave que sirve para conectar el encendido. Las otras puertas se traban de adentro levantando el picaporte más allá de su posición "normal".

CRIQUE

El crique del Austin en es de un tipo poco común. Se abre una escotilla en el piso (hay dos, una del lado del volante, la otra del lado del acompañante) y se inserta el crique. Se observa que la uña del crique engancha el zócalo en el piso del auto. Luego se va levantando poco a poco. El furgón tiene crique "de eje", que se coloca debajo del elástico.

ABLANDE

Durante los primeros 800 kilómetros deben respetarse las siguientes velocidades máximas: 1a., 12 km/hora; 2a., 20; 3a., 30; 4a., 50. Siempre debe iniciarse la marcha en primera. Abajo de los 30 km/hora, debe colocarse la 3a. También a los 800 kilómetros (vale para motores nuevos y rectificados) debe hacerse un cambio de aceite; sucesivamente, los cambios deben efectuarse a los 3.000 kilómetros, usando aceite SAE 30. Para la caja de velocidades se especifica SAE 50 HD y para el diferencial, grasa EP-140.

EL CARBURADOR

Es un Zenith descendente con cebador manual. Para el ajuste en ralentí se sigue el procedimiento usual; el tornillo de entrada de aire debe estar normalmente abierto 1.1/2 vueltas, aunque el "punto" exacto se buscará jugando con el tornillo hasta lograr una marcha regular del motor. Al mismo tiempo, las r.p.m. se regularán con el tornillo de tope del acelerador.

Más o menos cada 10.000 Km. es conveniente hacer una inspección del sistema de nafta en general. Desconéctese el tubo que va de la bomba de nafta al carburador y acciónese la palanca cebadora de la bomba, verificando que ésta envíe un fuerte chorro de líquido. De no ocurrir así, controle apretando los tornillos de la tapa de la bomba.

En la entrada del carburador se halla un filtro cilíndrico de malla. Este se desenrosca y se limpia. Al colocar, verificar que las dos arandelas de fibra se hallen correctamente posicionadas.

Hay otro filtro en la bomba de nafta. Quítese la tapa, límpiese el filtro, y aprovéchese para limpiar sedimentos en la cámara de la bomba.

Destorníllese la cuba del carburador. Inviértase y caerá el flotador, descubriendo los dos gicleurs. Los gicleurs pueden retirarse de la cuba de la siguiente manera: los tornillos que fijan la cuba tienen la punta cuadrada. Esa punta cuadrada corresponde exactamente a alojamientos practicados en el cuerpo de los gicleurs. Colocando el tornillo en el alojamiento, y rotando la cabeza del tornillo con una llave, pueden retirarse los gicleurs. Sóplense los gicleurs (nunca use alambre) y repóngase, verificando la correcta posición de las guarniciones de fibra.

FILTRO DE AIRE

El filtro de aire es del tipo seco con viruta de lana. Cada 8.000 kilómetros se retirará el filtro (aflojando los tornillos de retención) y se insertará la parte abierta del filtro en un plato o recipiente lleno de nafta, para que se limpie. Enjuáguelo bien, déjelo secar, y antes de reponer el filtro, moje la malla con aceite de motor, dejando escurrir y colocando sobre el carburador.

ENCENDIDO

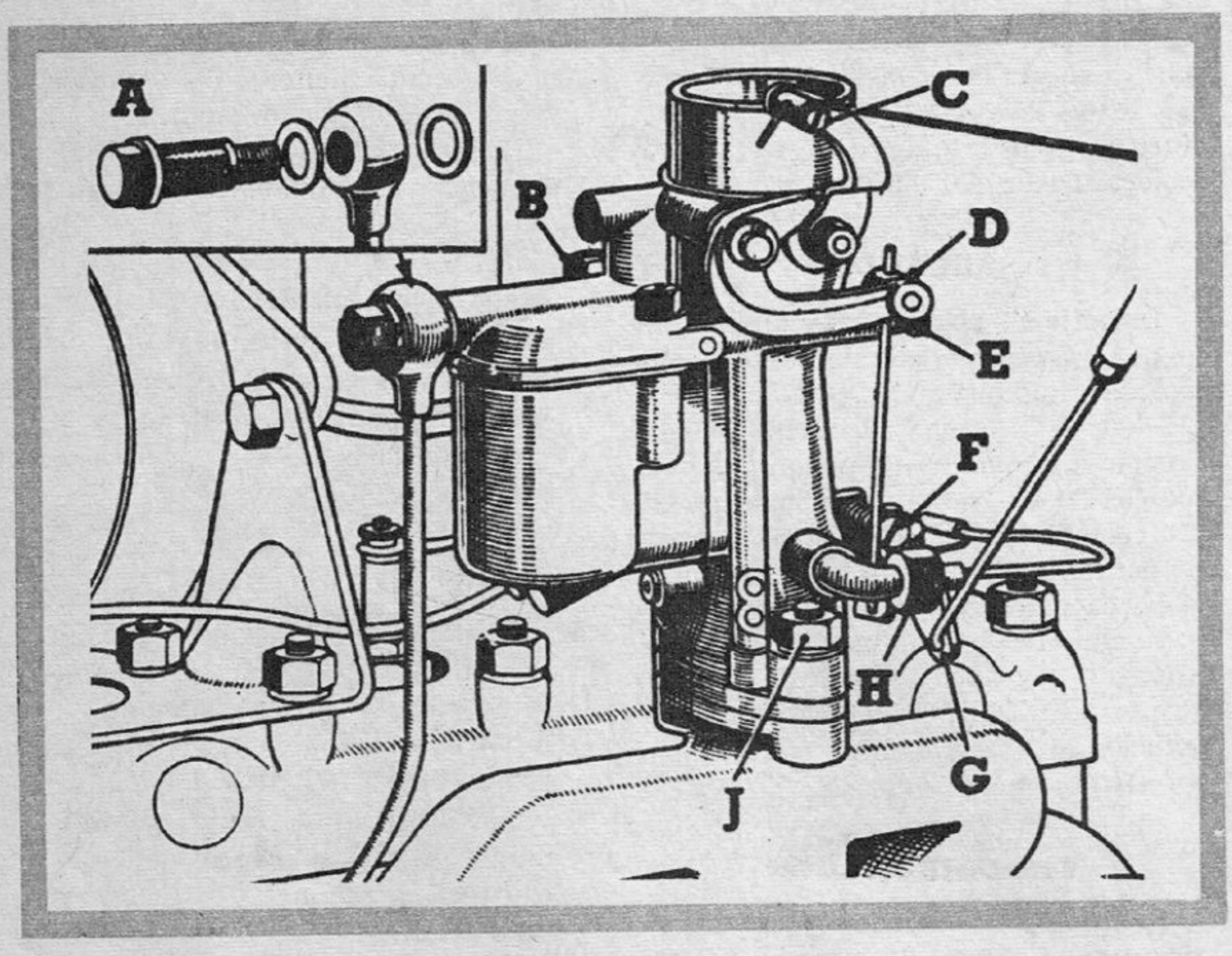
El encendido es convencional, con bobina y distribuidor. La correcta luz de platinos es de .010 a .012, o sean 0,25 - 0,30 mm. Las bujías a 0,4 - 0,5 mm. Los tipos recomendados son Champion L.10, Lodge CN, K.L.G. F.50X, o equivalentes. El sistema de montaje de la dínamo incluye la regulación de la tensión de la correa del ventilador.

FRENOS

Para el caso de que se haya mantenido el sistema original de frenos, el ajuste se efectuará de la siguiente manera: sin tener que levantar el coche con el crique, ajuste el tornillo de regulación hasta el tope; luego aflójelo una muesca. Repita la operación para las cuatro ruedas y luego pise firmemente el pedal tres o cuatro veces, con lo que el balancín de ajuste compensará el esfuerzo entre cada una de las cuatro ruedas. Al ajustar, el freno de mano (que trabaja sobre las cuatro ruedas) quedará automática-

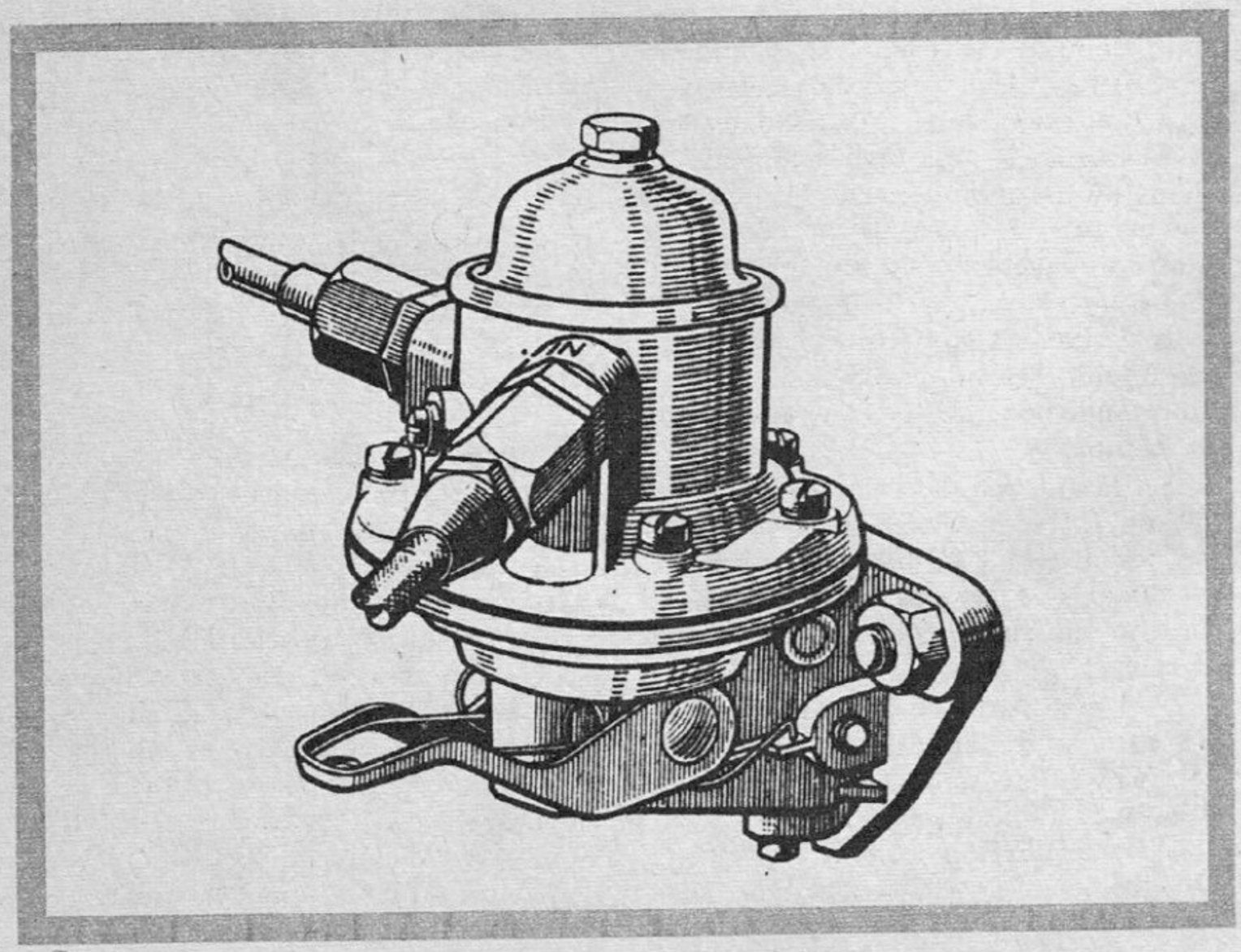
https://argentoteca.blogspot.com

AUSTIN 10 HP. 1947



Vista del carburador: A) paso de la nafta, B) tornillo, C) mariposa del cebador, D) y E) varillaje de la mariposa del acelerador, F) marcha mínima, G) y H) unión de vacío, J) tornillo de fijación.

Abajo: la bomba de nafta es convencional del tipo de balancín y membrana. Puede cebarse a mano mediante la palanquita que se observa debajo del cuerpo de la bomba. En el capuchón hay un filtro de malla que puede limpiarse.



mente a punto. Es muy importante que el freno de mano se encuentre totalmente aflojado antes de intentar esta regulación.

VALVULAS

Conviene verificar la luz de válvulas cada 8.000 kilómetros aproximadamente. La luz correcta es de 0,30 mm. en frío.

PRESION DE CUBIERTAS

Auto (5.00 x 16): 24 adelante, 25 atrás. Furgón (5.00 x 17): 24 adelante, 36 atrás.

OTROS DETALLES

La presión normal de aceite debe ser del orden de las 30 libras/pulg2. Las mazas de las ruedas delanteras tienen un alemite para lubricación. Es importante no lubricar en demasía porque se corre el peligro de que la grasa pase a las cintas de freno.

Para lavar la carrocería, use un chorro suave de agua y empiece por el techo, trabajando hacia abajo. El cromado debe lavarse con agua y jabón. No use limpiametales.

El tapizado de cuero debe limpiarse con un trapo húmedo; luego puede frotarse con un trapo seco de género muy suave para sacarle brillo.

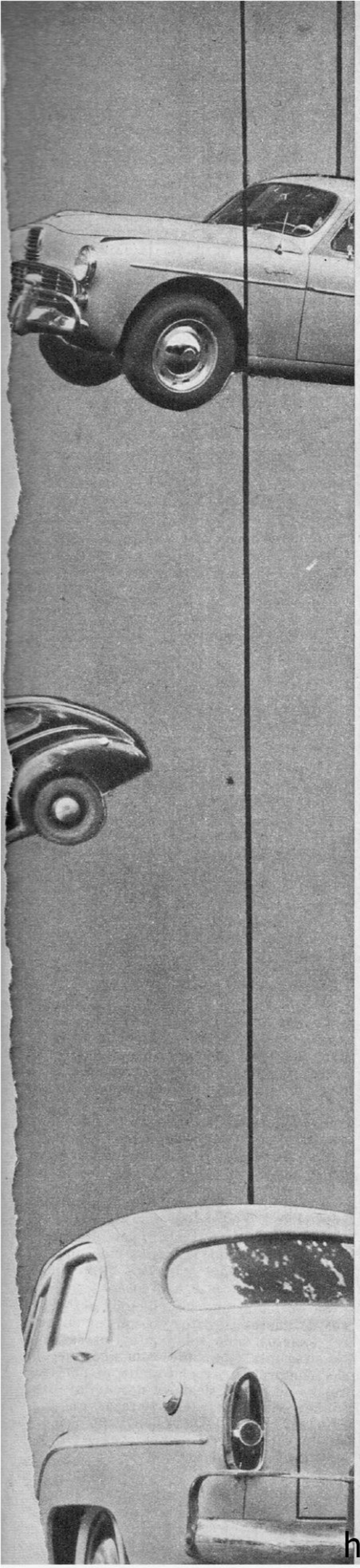
Es posible que pocos coches tengan ya la pintura y/o el tapizado de fábrica.

La especificación general de los modelos 1938 y 1939, de los cuales hay también algunos andando aún, es básicamente similar.

Generalmente, las operaciones de mantenimiento del modelo '47 valen también para los anteriores. Sin embargo, tratándose de coches tan antiguos es previsible que se hayan ido introduciendo modificaciones con el correr del tiempo, que obliguen a modificar distintas normas de conservación.

En la lista de "no debe" que incluye la fábrica, está: NO DEBE olvidarse de soltar el cebador al poner en marcha el motor; seguir tirando del arranque si el motor no echa a andar de inmediato; dejar el encendido en contacto con el motor parado; llenar el radiador de agua fría con motor caliente; dejar el coche con el cambio puesto y sin freno de mano.

https://argentoteca.blogspot.com



La situación del mercado de automóviles nuevos de industria nacional a mediados de diciembre de 1962, cuando se escribe este artículo, muestra un notable cambio en relación con el primer trimestre del mismo año. Parecía que el principio del tercer año del régimen automotor permitiría una gradual adaptación de las fábricas a las necesidades del mercado, debido a una casi completa desaparición de compradores "al contado" y un correlativo aumento de compradores para quienes el automóvil es una herramienta de trabajo de mucho valor, pero también de mucho precio.

La encarnizada competencia por un mercado más restringido y más difícil obligó a otorgar al comprador ciertas facilidades de pago, facilidades promovidas por las mismas empresas productoras, o por entidades financieras ligadas directa o indirectamente con ellas y otorgadas por intermedio de los concesionarios.

Los cambios en la cotización de nuestro peso con relación a las divisas extranjeras obligó a aumentar los precios de los vehículos. Algunos vehículos tuvieron hasta cuatro cambios en lo que va del año, variando los aumentos desde el 4 % hasta el 44 %. Aunque no rige en nuestro país la experiencia norteamericana de que un aumento del uno por ciento en el precio de un coche hace disminuir su venta en 1,5 %, el aumento experimentado hizo disminuir bruscamente la venta total, especialmente en ciertos modelos.

Siendo muchos lectores de Parabrisas dueños potenciales de automóviles cero kilómetro nacionales, trataremos de aclarar varios puntos que les pueden ayudar a solucionar su problema.

PRECIO DE LISTA

En el precio de un automóvil nuevo dado por el concesionario se incluye el equipo "standard" o normal de fábrica. Este equipo varía de un fabricante a otro y también de un modelo a otro del mismo fabricante. Por ejemplo, mientras una empresa considera como equipo básico al calefactor, cenicero, espejo retroscópico, etc, otra lo considera como equipo opcional pago. Generalmente, se considera como equipo adicional las cubiertas banda blanca, radio, defensas cromadas, aunque algunos vehículos de mayor precio lo incluyen como equipo normal. Es conveniente, por consiguiente, al comparar los precios de varios vehículos, tomar en cuenta el contenido del equipo normal.

El precio neto se entiende por el coche puesto puerta fábrica, corriendo por cuenta del comprador el flete, que puede representar varios miles de pesos.

PATENTAMIENTO

Los automóviles de pasajeros se dividen en la Capital Federal en siete categorías, de acuerdo con el peso de los mismos, pagándose la patente de acuerdo con la categoría. Las categorías y sus respectivas patentes varían de una provincia a otra. Por esta razón conviene averiguar la categoría del coche que se desea comprar.

Damos en el cuadro siguiente la categoría y el importe de la patente a pagarse en 1963 en la Capital Federal, según los datos suministrados por la Cámara de Comerciantes en Automotores.

PESOS PARA ESTABLECER CATEGORIAS

1ª — peso mayor de 2.001 kg	$ 22.000
2ª — de 1.751 hasta 2.000 kg	„ 20.000
3ª — de 1.501 hasta 1.750 kg	„ 18.000
4ª — de 1.301 hasta 1.750 kg	„ 16.000
5ª — de 1.151 hasta 1.300 kg	„ 12.500
6ª — de 501 hasta 1.150 kg	„ 10.500
7ª — de un peso no mayor de 500 kg	„ 8.000

Otro de los gastos que hay que calcular es el impuesto que grava la compra y transferencia de automotores. La primera categoría se refiere a los automotores de 2.001 kg. o más, que abona $ 20.000; la segunda, de 1.501 a 2.000 kg. abona $ 16.000; la tercera, de 1.151 hasta 1.500 kg. abona $ 12.000 y la cuarta, con peso hasta 1.150 kg., abona $ 8.000.

PRECIO, PESO Y CATEGORIA

Para permitir calcular, aproximadamente, los gastos que demanda la compra de un automóvil nuevo de industria nacional, hemos agrupado los vehículos más conocidos en tres clases: pequeña, mediana y gran cilindrada. La división es un poco subjetiva, pero permite hacer comparaciones entre coches similares. La primera abarca desde 425 hasta 845 cm³, la segunda desde 900 hasta 1.618 cm³ y la de gran cilindrada a los compactos de más de 2.785 cm³ de cilindrada. Para más información ver la tabla de características técnicas de los automóviles de fabricación nacional publicada en el número 26 de Parabrisas, pág. 104.

MARCA Y MODELO	PRECIO m$n.	PESO kg	Categ. C. Fed.
PEQUEÑA CILINDRADA			
Citroen 2 CV	320.000	425	7
De Carlo 700	310.000	610	6
Fiat 600 D	345.000	580	6
Isard Royal T 700	331.500	640	6
NSU Prinz	305.000	470	6
Renault Dauphine	350.700	630	6
Renault Gordini	395.700	630	6
MEDIANA CILINDRADA			
Di Tella 1500	518.000	1.090	6
DKW A. Unión sedan	458.000	905	6
Fiat 1100	494.000	900	6
Graciela W.	399.500	900	6
Peugeot 403	659.000	1.070	6
Peugeot 404	759.000	1.070	6
GRAN CILINDRADA			
Chevrolet 400	843.900	1.201	5
Ford Falcon	752.000	1.099	6
Rambler Ambassador	721.800	1.460	4
Rambler Classic	581.400	1.340	4
Valiant	798.000	1.180	5

SEÑA

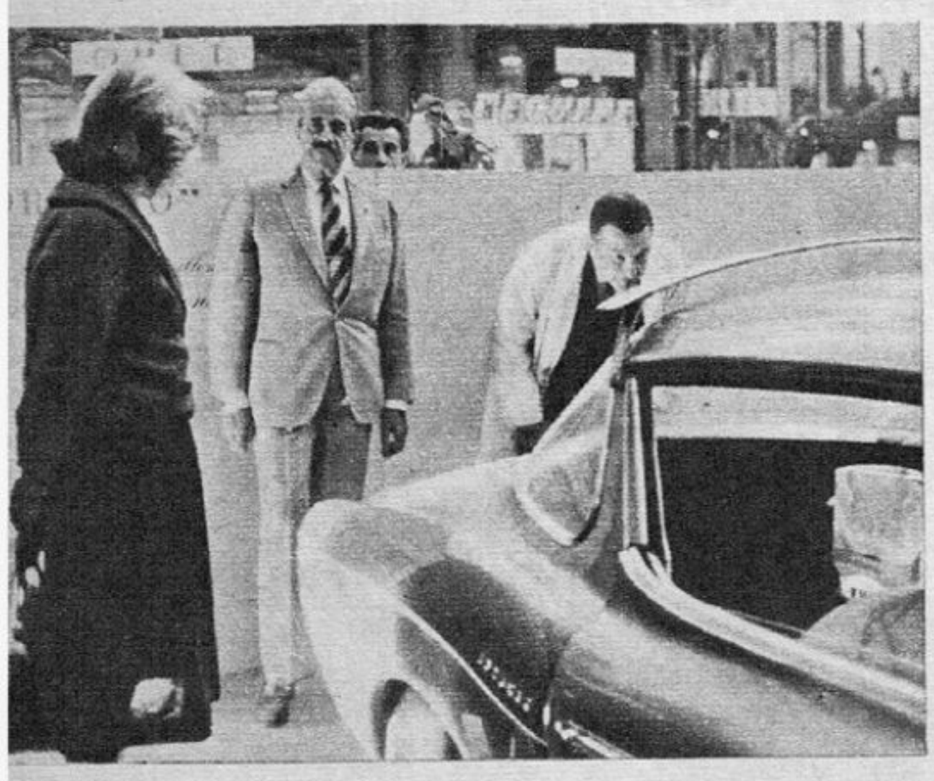
Usted ya eligió *su* coche y desea asegurarse la entrega. Debe dirigirse al concesionario para averiguar el tiempo de entrega, el que puede variar de un concesionario a otro de la misma marca. Al efectuar el pedido usted debe entregar una seña, a cuenta de precio, lo que no significa que se garantiza la fecha de entrega, ni menos aun el precio, que será el que regirá en la fecha de la entrega o la fecha de facturación. Debido a los cambios registrados en los últimos meses, son poco probables, pero no imposibles, nuevos cambios de precios.

FINANCIACION

Supongamos, sin ánimo de ofenderlo, que usted pertenece a la enorme mayoría de personas que necesitan un vehículo para mejorar su situación actual, pero cuya disponibilidad financiera no es suficiente para afrontar la compra al contado. Las empresas automovilísticas se percataron también de que la época de bonanza, cuando el comprador adelantaba hasta el 25 % del precio para esperar casi un año la entrega a un precio diferente, ya pasó. Por esta razón colaboran con sus concesionarios y compa-

https://argentoteca.blogspot.com

¿PUEDE UD. COMPRAR UN AUTO?



ñías financieras para facilitar la venta de sus unidades. Las condiciones actuales de financiación son totalmente dispares. Mientras unos concesionarios de ciertas marcas anuncian la financiación con el 6 % anual sobre el total adeudado, los otros cobran el 2 % mensual, lo que representa el 4 % mensual sobre el saldo. La financiación va desde 6 meses hasta 30 meses, variando asimismo la parte al contado desde el 30 % hasta el 50 %, normalmente.

Aclaremos que el interés sobre el importe total adeudado significa que mientras lo adeudado se haya amortizado casi por completo, los intereses se pagan sobre la deuda primitiva. Conviene, por consiguiente, fijarse bien si la financiación que se ofrece es sobre la deuda total o sobre el saldo restante, lo que hace variar el importe de intereses a pagar al doble.

AL CONTADO

Hemos decidido comprar un coche chico, cuyo precio de lista es de $ 320.000. Como equipo adicional solicitamos un aparato de radio completo que nos resulta $ 12.000. El vehículo pesa menos de 1.150 kg. y pertenece a la sexta categoría, paga 8.500 de patente y $ 8.000 de transferencia. Hay que añadir $ 200 por la chapa y $ 150 por sellados varios. El seguro contra todo riesgo por un año cuesta $ 20.850 y el flete de fábrica importa $ 5.000. A los tres meses (o a los tres días) de haber dado la seña se nos avisa que podemos ya retirar el automóvil, previo pago de la diferencia. Nuestra cuenta resulta del siguiente cuadro.

	m$n.
Precio de lista	320.000
Flete de fábrica	5.000
Impuesto transferencia	8.000
Patente 1963	8.500
Chapa y sellados varios	350
Seguro	20.850
Radio (adicional)	12.000
	374.700

CON FACILIDADES

Debido a nuestras dificultades de pagar al contado se nos ofrecen facilidades, en "cómodas cuotas mensuales". Debemos aportar el 40 % del precio de lista o sea $ 128.000, además de los gastos de la prenda, gestiones y comisiones que suman $ 2.100. Por la diferencia adeudada, $ 192.000, pagaremos un interés mensual directo del 1,5 %, lo que en 24 meses representa $ 69.120. Nuestra cuenta se transforma en una nueva compuesta de dos partes, la primera al contado y la segunda en 24 cuotas de $ 10.880.

	m$n.
Parte al contado	128.000
Flete de fábrica	5.000
Impuesto transferencia	8.000
Patente 1963	8.500
Chapa y sellados varios	350
Seguro	20.850
Radio (adicional)	12.000
Gastos prenda y gestiones	2.100
Total al contado	184.800
24 cuotas de $ 10.800	261.120
Costo con financiación	445.920

GASTOS Y COSTOS

A pesar de las afirmaciones de ciertos vendedores de que su coche no gasta casi nada, debemos tomar en cuenta ciertos gastos. En nuestro país no se efectúan estudios públicos regulares para conocer los gastos que demanden los diversos modelos de vehículos. Por esta razón indicaremos solamente los gastos estimativos con la esperanza de que algún día no lejano se calcularán también aquí, los gastos, como se hace en otros países.

Los gastos se dividen en fijos y variables. Los primeros se producen aunque no salgamos con el coche a la calle, como ser gastos de patente, seguro y garaje. A pesar de haber incluido los dos primeros gastos en la suma destinada a la compra del coche, debemos anotarlos entre los gastos fijos. El gasto de garaje o cochera la estimamos en 1.500 pesos mensuales.

Nuestro coche gasta 6 litros de nafta común por cada 100 km. y término medio 3 litros de aceite por cada 1.000 km. de recorrido. Incluimos los gastos de engrase, lavado, cubiertas, batería, etc., en los gastos de mecánica ligera que estimamos arbitrariamente en 2.500 pesos mensuales para un recorrido mensual de 3.000 km.

Nuestros "gastos de movilidad" se reducen a los siguientes: Nafta a razón de 6 litros cada 100 km., o sea 180 litros por 3.000 km. al precio de $ 10 el litro $ 1.800; Aceite a razón de 3 litros cada 1.000 km. o sea 9 litros a $ 50 el litro, $ 450; mecánica ligera, engrase, lavado, cubiertas, batería, en total $ 2.500 mensuales.

Nafta	1.800	
Aceite	450	
Mecánica ligera	2.500	
Gastos de movilidad		4.750
Garaje	1.500	
Patente (mensual)	710	
Seguro (mensual)	1.740	
Gastos fijos		3.950
Total mensual		8.700

Si dividimos los gastos mensuales por el recorrido obtendremos el gasto por kilómetro recorrido de $ 2,90. Hemos ignorado en los cálculos estimativos dos rubros de suma importancia que influyen mucho en el costo del kilómetro recorrido. Los dos rubros son el interés sobre el capital invertido en la compra del vehículo y la amortización, la depreciación o el valor de reventa del automóvil después de cierto tiempo de uso.

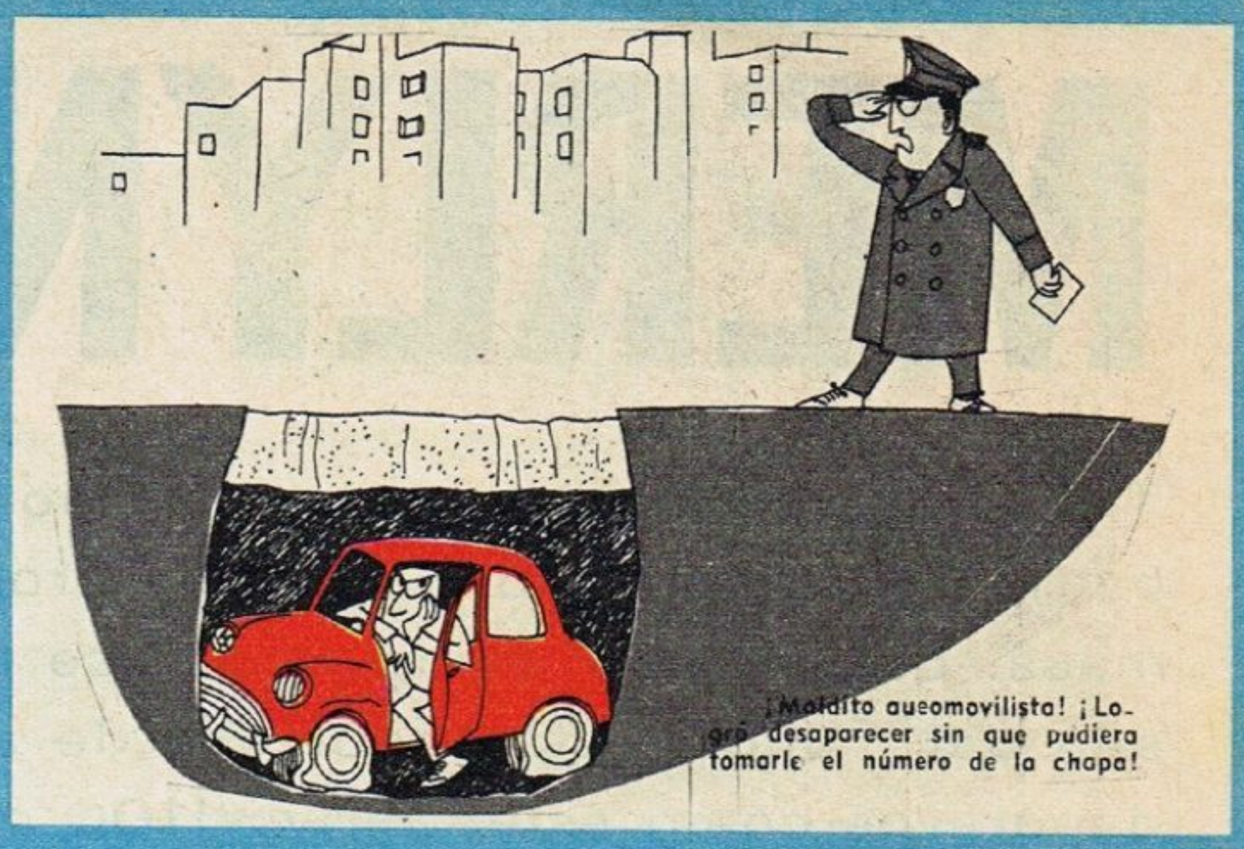
Si consideramos que el coche vale al año unos 260.000 pesos, o sea que se ha depreciado en 60.000 pesos, obtendremos una desvalorización mensual de 5.000 pesos, término medio. Si tenemos además en cuenta que podríamos obtener un interés de por lo menos del uno por ciento mensual por nuestro capital invertido de $ 320.000, deducidos los 60.000 pesos de desvalorización, añadiremos otros 2.600 pesos mensuales como gastos de nuestro coche. El total por depreciación e interés del capital totalizan 67.600 pesos o sea 2,53 pesos por kilómetro recorrido. El costo total del kilómetro recorrido, debido a gastos "de movilidad", gastos fijos y gastos "invisibles" se eleva entonces a 5,43 pesos.

Se entiende que los cálculos estimativos de gastos y costos no son, ni pueden ser exactos, sino solamente ilustrativos. La pregunta final que cada uno que desea comprar un coche y no dispone de dinero de sobra, después de cavilar profundamente sobre las ventajas que podría reportarle la posesión y utilización de un coche cero kilómetro es *¿Compro o no compro?* *

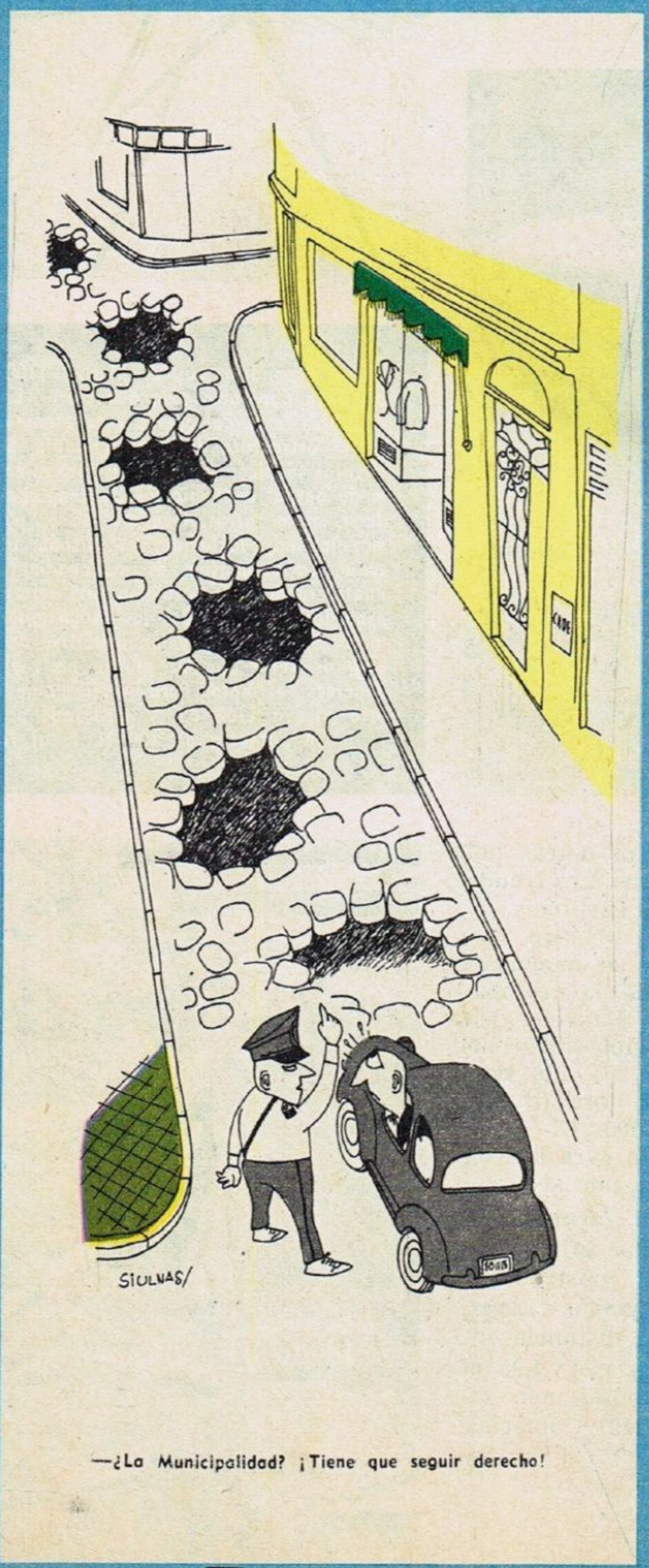
https://argentoteca.blogspot.com

ENTRE BACHES Y MUJERES

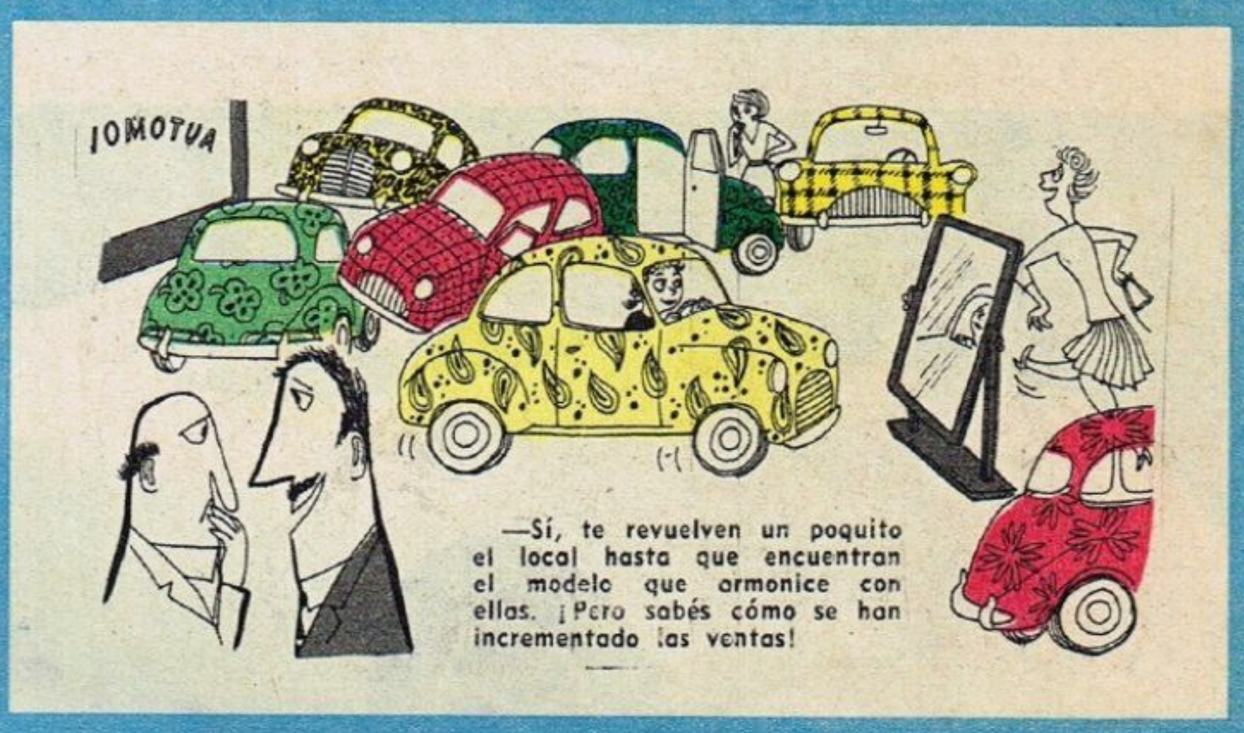
por SIULNAS



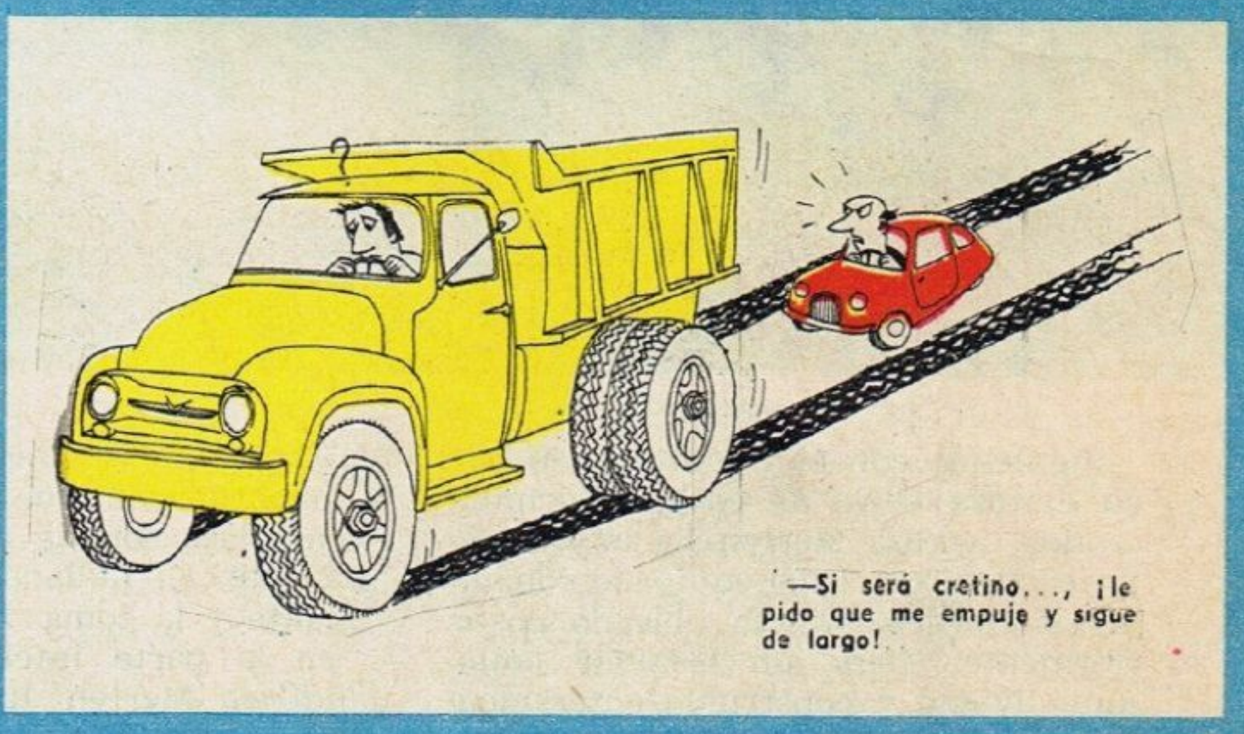
¡Maldito automovilista! ¡Logró desaparecer sin que pudiera tomarle el número de la chapa!



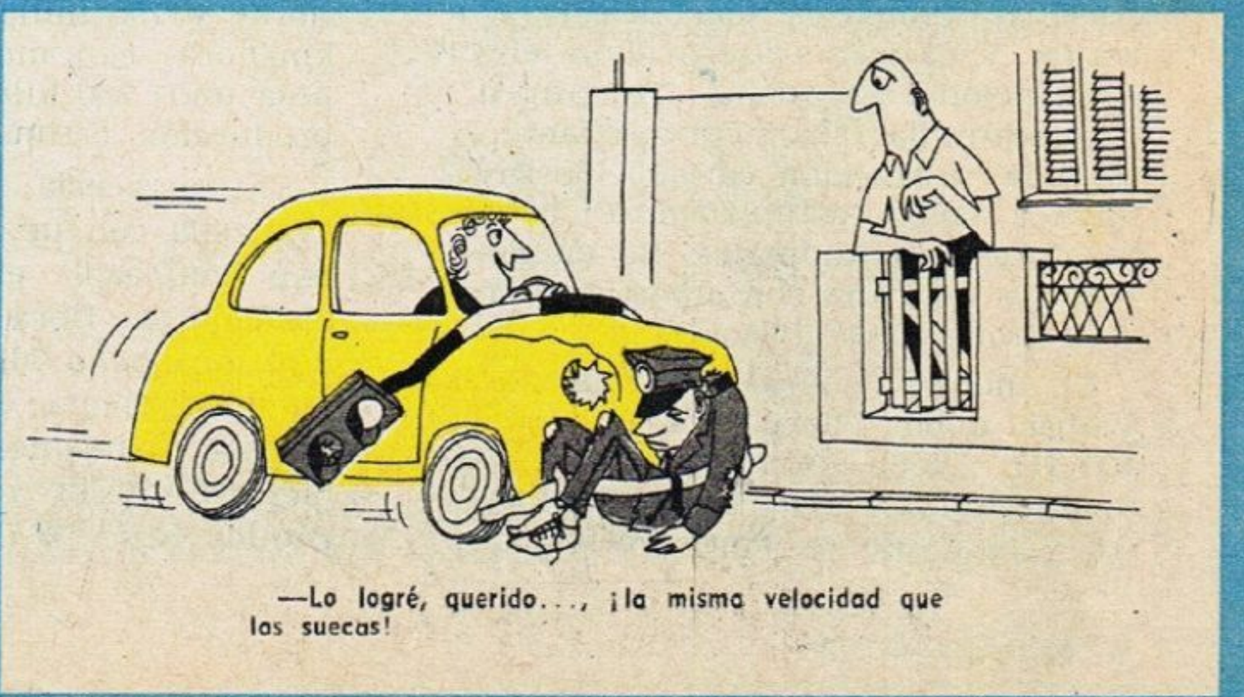
—¿La Municipalidad? ¡Tiene que seguir derecho!



—Sí, te revuelven un poquito el local hasta que encuentran el modelo que armonice con ellas. ¡Pero sabés cómo se han incrementado las ventas!



—Si será cretino..., ¡le pido que me empuje y sigue de largo!

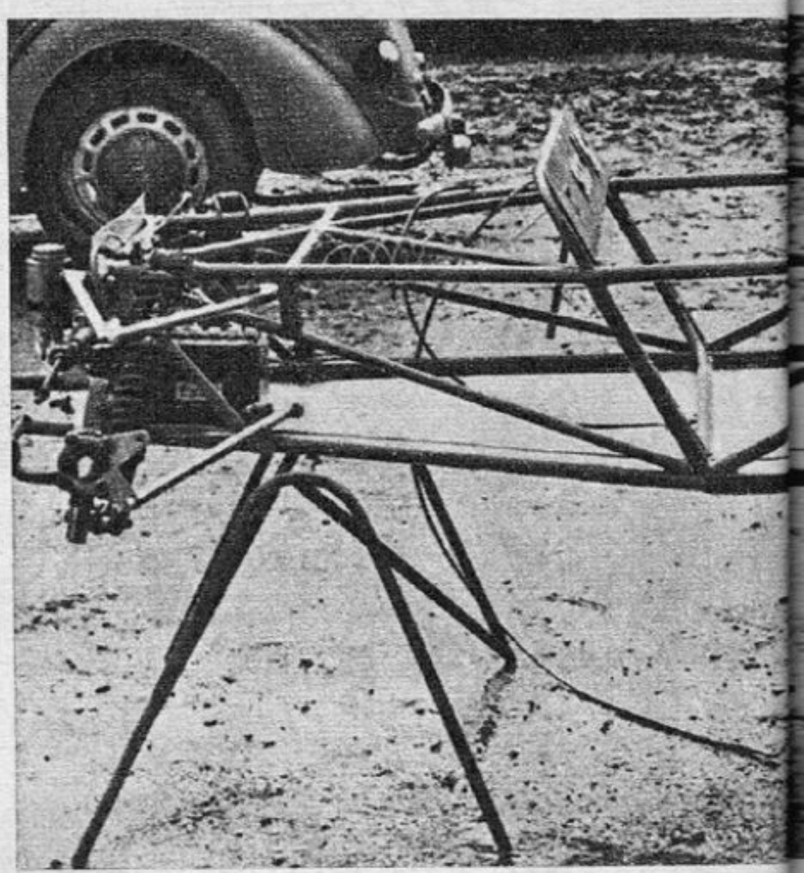


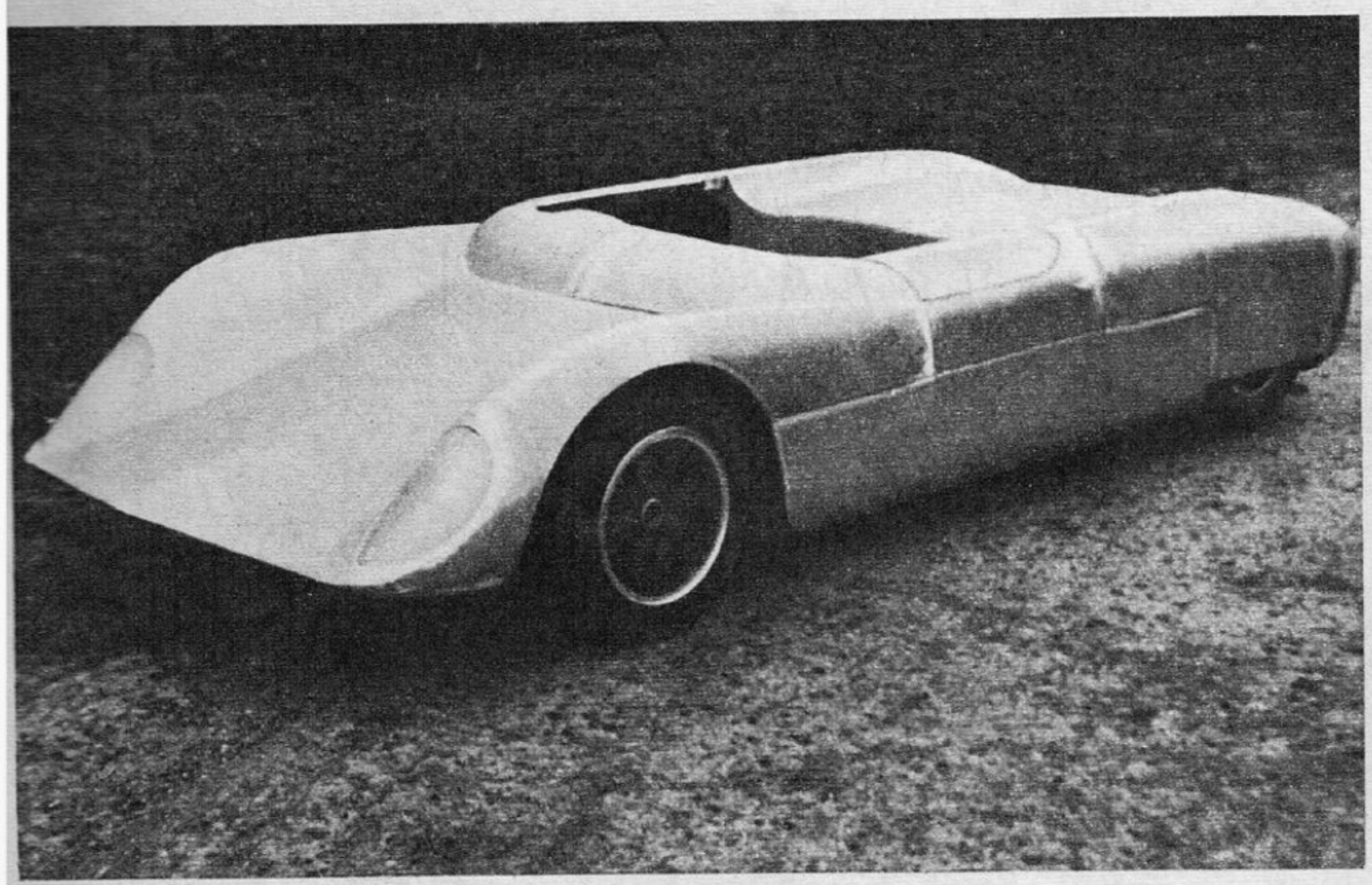
—Lo logré, querido..., ¡la misma velocidad que las suecas!

https://argentoteca.blogspot.com

MERLYN SPORT

Tradicionalmente, Inglaterra ha sido siempre la patria del automóvil deportivo de producción en masa. Las calles y caminos de ese país, y mas aún del mundo, están poblados de automóviles deportivos como este Merlyn 1100 c. c., ágiles, fáciles de mantener y no muy caros.



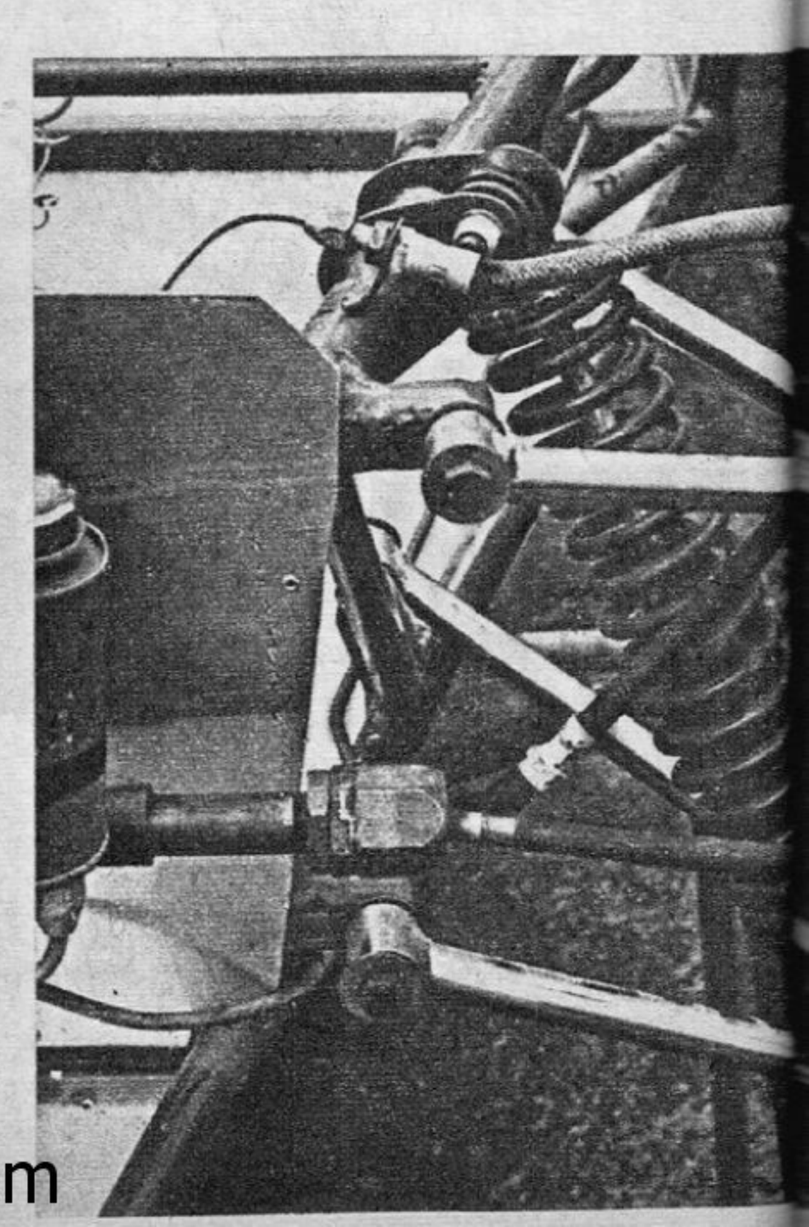


Nadie supondría que el Merlyn 1100 ha sido diseñado para otra cosa que correr. Lo prueban el perfil de la carrocería y la esquelética pero fuerte estructura del bastidor-jaula. Sus lineamientos técnicos coinciden estrechamente con la moda actual en vehículos de competición. Vale decir, motor atrás, frenos a disco, posición de manejo muy inclinada, escasísima altura del suelo. La suspensión es independiente en las cuatro ruedas por paralelogramo deformable con espirales conteniendo los amortiguadores. El motor es una preparación deportiva de una unidad de serie que ya mucho ha realizado en deportes: el motor Ford Anglia, aumentado en este caso a 1100 c.c. y preparado para rendir una potencia de 100 H. P. al freno.

Siguiendo con el impulso dado por su exitosa serie de coches Fórmula Junior, la casa Merlyn ha anunciado un coche sport 1.100 equipado con un motor Ford Cosworth ubicado posteriormente. Tiene un bastidor jaula, muy liviano y construido enteramente en tubos rectos; la suspensión es muy sencilla. El tren delantero tiene parrillas tubulares con dirección a rótula, y el tren trasero sigue el ya convencional "esquema Chapman"; una horquilla triangular oscilante, y semieje de tracción cargado positivamente; como complemento, brazos reactores longitudinales. Se emplean resortes espirales con amortiguadores Armstrong concéntricos.

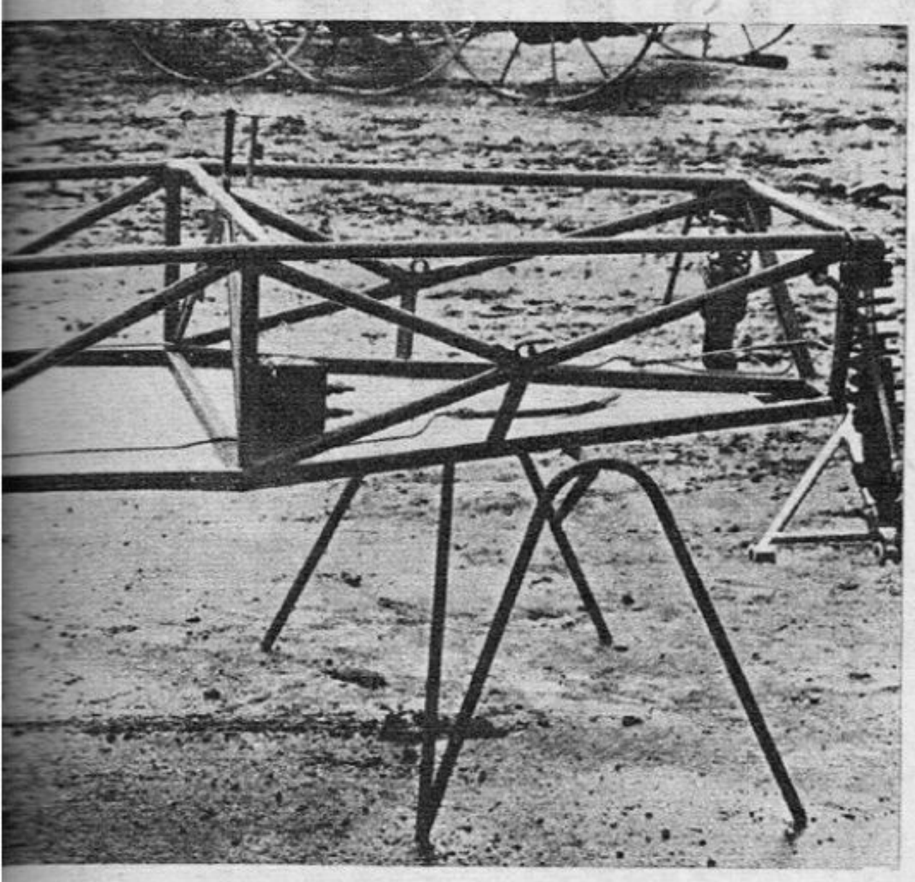
El motor tiene dos carburadores Weber doble cuerpo y rinde unos 100 HP. Tiene embrague de accionamiento hidráulico de 19 cm. de diámetro y una caja de cinco velocidades. El tanque de nafta está detrás del asiento y contiene 50 litros. Los frenos de disco son de marca Girling y de 22 cm. El radiador está ubicado adelante y la toma de aire se encuentra en la parte inferior de la trompa, *all'uso* Merlyn Junior. La velocidad máxima con el motor 1100 se estima en 135 millas por hora (± 220 km/hora) y 150 millas por hora (± 240 km/hora) con motor 1500. El coche pesa unos 360 kilos listo para largar; producción estimada, 1 por semana.

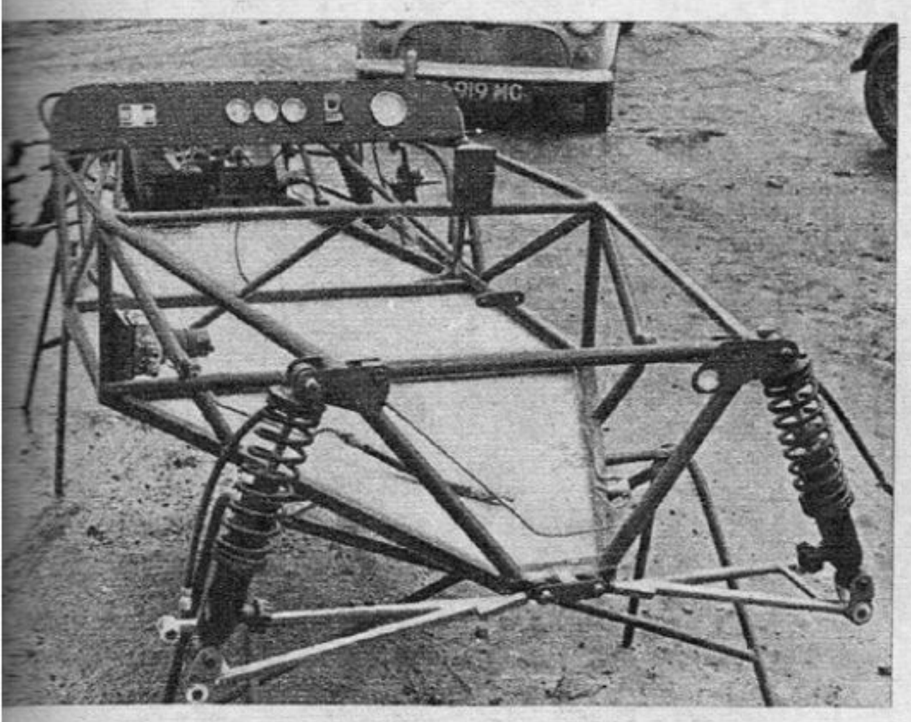
La carrocería es de forma muy avanzada con una trompa afilada; se han empleado en su construcción aleación y fibra de vidrio. Largo 3,36 m.; ancho 76,2 cm.; distancia entre ejes 2,26 mts.; trochas 1,24 y 1,25 m. Ruedas de magnesio fundido, con cubiertas 4.50x13 y 5.50x13. Cubiertas Dunlop R. 5. *



https://argentoteca.blogspot.com

1100 c.c.





Después de fumar...

ACIDEZ Y ARDOR ESTOMACAL?

TABLETAS PHILLIPS
alivian donde
Ud. esté!

Sin vaso... sin agua...

basta dejarlas disolver en la boca.

- Esa molesta sensación de acidez y ardor que suele sentirse después de fumar con exceso, tiene el esperado y rápido alivio *-donde Ud. esté-* en las mentoladas Tabletas de Leche de Magnesia Phillips.
- Cada tableta -ricamente mentolada- concentra igual poder antiácido que la mundialmente famosa Leche de Magnesia Phillips.

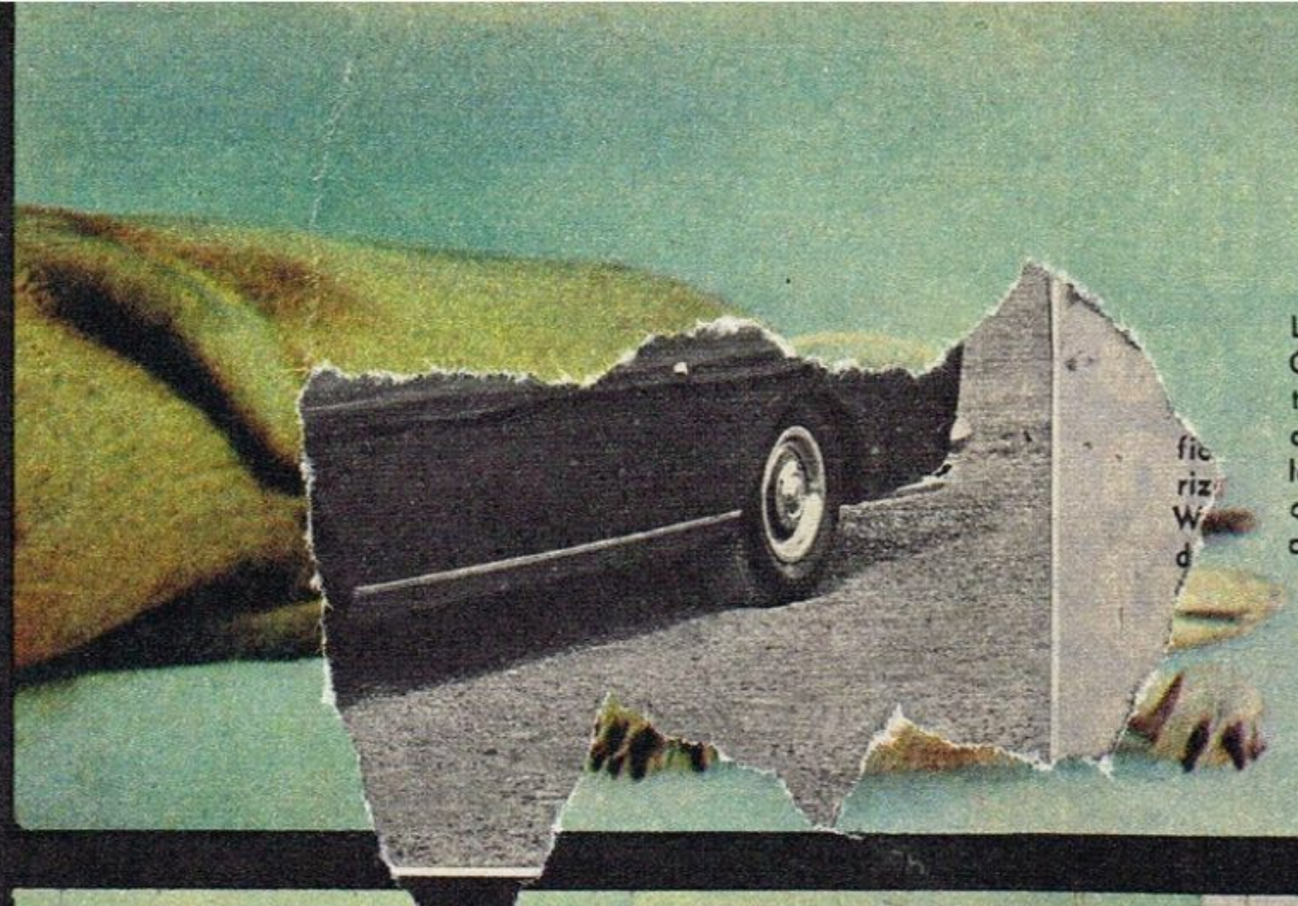
TABLETAS
DE LECHE DE MAGNESIA
PHILLIPS

Cómodas de llevar... Fáciles de tomar!

https://argentoteca.blogspot.com

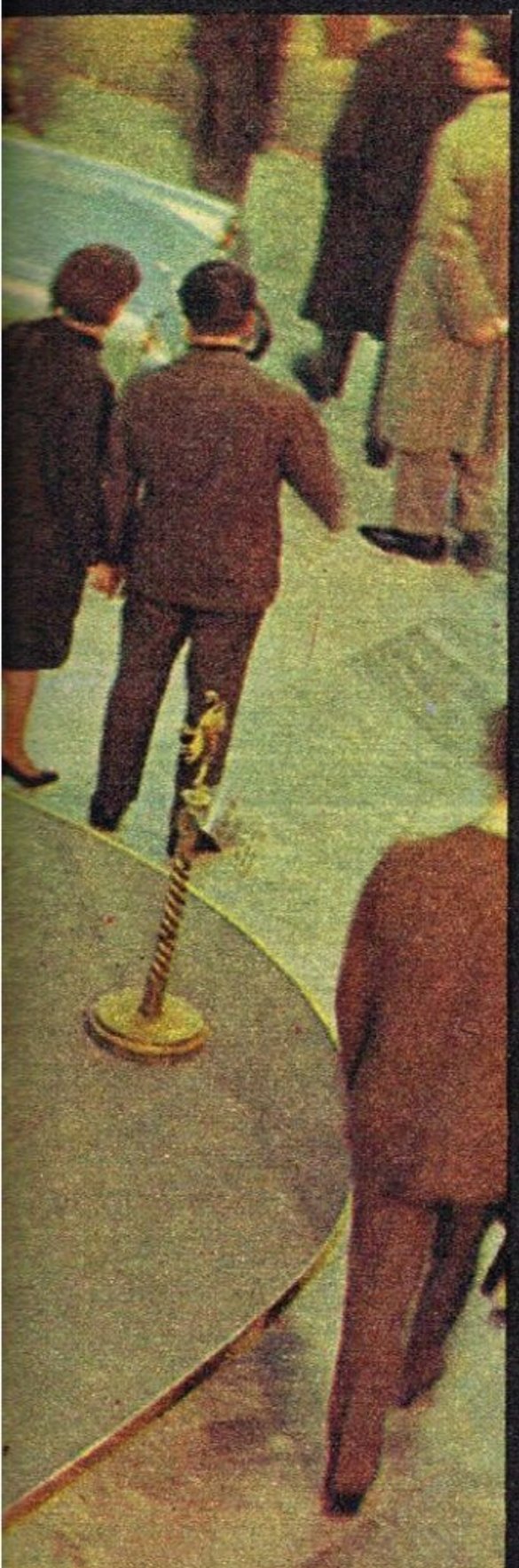
ECOS DE LOS SALONES MUNDIALES

https://argentoteca.blogspot.com



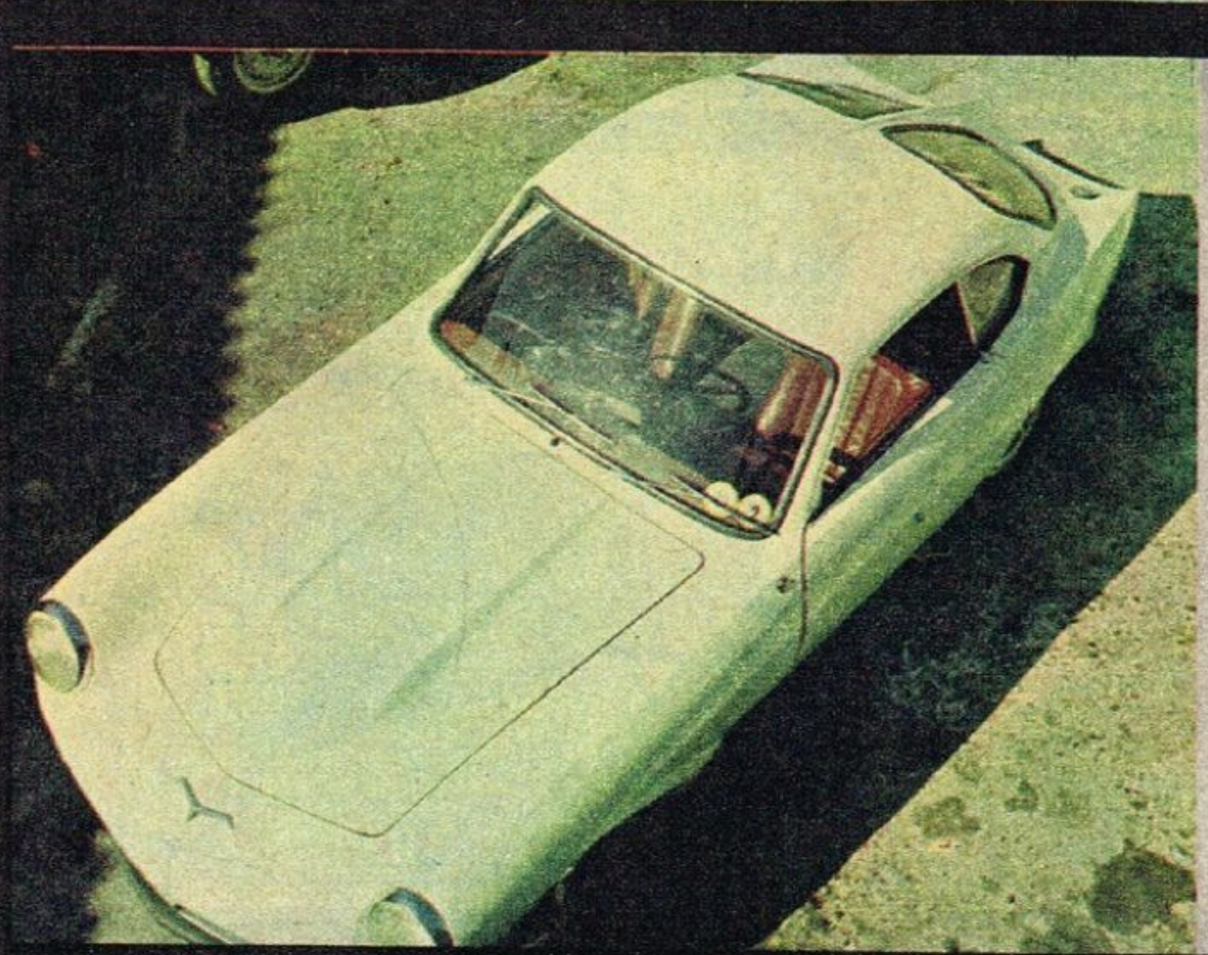
GRAN SPORT

La versión 1963 del Omega Gran Turismo tiene un motor de doce cilindros en V con dos árboles de levas a la cabeza, sobrealimentador centrífugo, caja de cinco marchas todas sincronizadas, y suspensión independiente.



CONTINENTAL

La Continental —división de Ford Motor Company— sigue la política de no obsoletizar sus productos, variando muy poco la línea de año en año. Aquí vemos el Continental en su versión 1963. Es uno de los "símbolos de status" más apreciados en los EE. UU.



G. S. M. - DART

El G.S.M.-Dart es un coche deportivo que se construye en Africa del Sur, con motor Ford Cónsul 1.340 c.c. y suspensión delantera independient.e Algunos coches han corrido en competencias internas de Inglaterra, con variado éxito; se supone que la marca encontrará un mercado local significativo. Tiene por otra parte la ventaja de que se pueden usar repuestos Ford fáciles de obtener.

VOLVO 122 S

Por lo que se ve, en Suecia también hay aljibes...; el auto es un Volvo 122 S, dos puertas, con el nuevo motor de 1800 cc., que se ha estandarizado en toda la línea de la fábrica de Göteborg. Se ofrecen al comprador varias opciones de motor, según el uso que se quiera dar al vehículo. Está vendiéndose muy bien en el frenético mercado de los Estados Unidos de N.A.

https://argentoteca.blogspot.com

ECOS DE LOS SALONES MUNDIALES

FIAT 2300

El automóvil más grande de Fiat de Turín es el 2300. Sobre este modelo Ghia, el carrocero de Turín ha "esculturizado" un modelo convertible.

OGLE

Nuevo Gran Turismo inglés de 997 cc. El amplio mercado comprador inglés permite la subsistencia de pequeñas fábricas de este tipo de auto.

ASTON MARTIN

El modelo convertible de Aston Martin es uno de los automóviles más finos de la industria inglesa del automóvil. Como todos los modelos de este año, es un Gran Turismo muy pero muy veloz, con detalles de terminación y de lujo verdaderamente asiáticos. Una característica del Aston Martin y de los automóviles ingleses finos es la del empleo del cuero en los asientos, capota, etc.

ALVIS

De nuevo Inglaterra, esta vez con un Gran Turismo convertible de dos puertas y cinco personas (?). Alvis es una fábrica tradicionalista que se dedica a la producción de automóviles lujosos y, por supuesto, caros. Alvis produce también un modelo cuatro puertas, con características mecánicas muy similares al modelo de la fotografía. 2993 centímetros cúbicos y 115 HP a 4000 rpm. en un motor con válvulas a la cabeza y alimentación por carburador.

https://argentoteca.blogspot.com

BENTLEY

Motor de aluminio de ocho cilindros en V, 6.257 cc., y potencia rigurosamente no especificada, son detalles que caracterizan a "The Best Car in the World". Los faros son ahora cuádruples, innovación de estilo que muy escasamente satisfará a todos los simpatizantes de la marca. La transmisión automática, que es un Hydra-Matic con modificaciones, es equipo de norma en este automóvil. Este es un Bentley, casi mellizo del Rolls.

FERRARI SUPER FAST

Hay gente que le gusta andar ligero en automóvil. Para ellos, Ferrari ha creado el Super Fast con motor de 4.000 c.c. en doce cilindros dispuestos en V. Tiene más de 300 HP y su velocidad máxima orilla los 250 kilómetros por hora. Ha sido carrozado por varios especialistas, correspondiéndole esta realización a Pininfarina. El motor es una unidad de eficacia que se da por descontado.

IMPERIAL

La Chrysler Corporation promociona intensamente el Imperial como "el coche más cuidadosamente construido en la industria norteamericana". Como símbolo de status, están vendiendo coches muy bien, y los posibles compradores son gratamente impresionados por la calidad de la terminación y la preocupación por pequeños detalles. El motor es un V8 de 340 HP, aunque, ¿quién se preocupa por éso?

FIAT 1300-1500

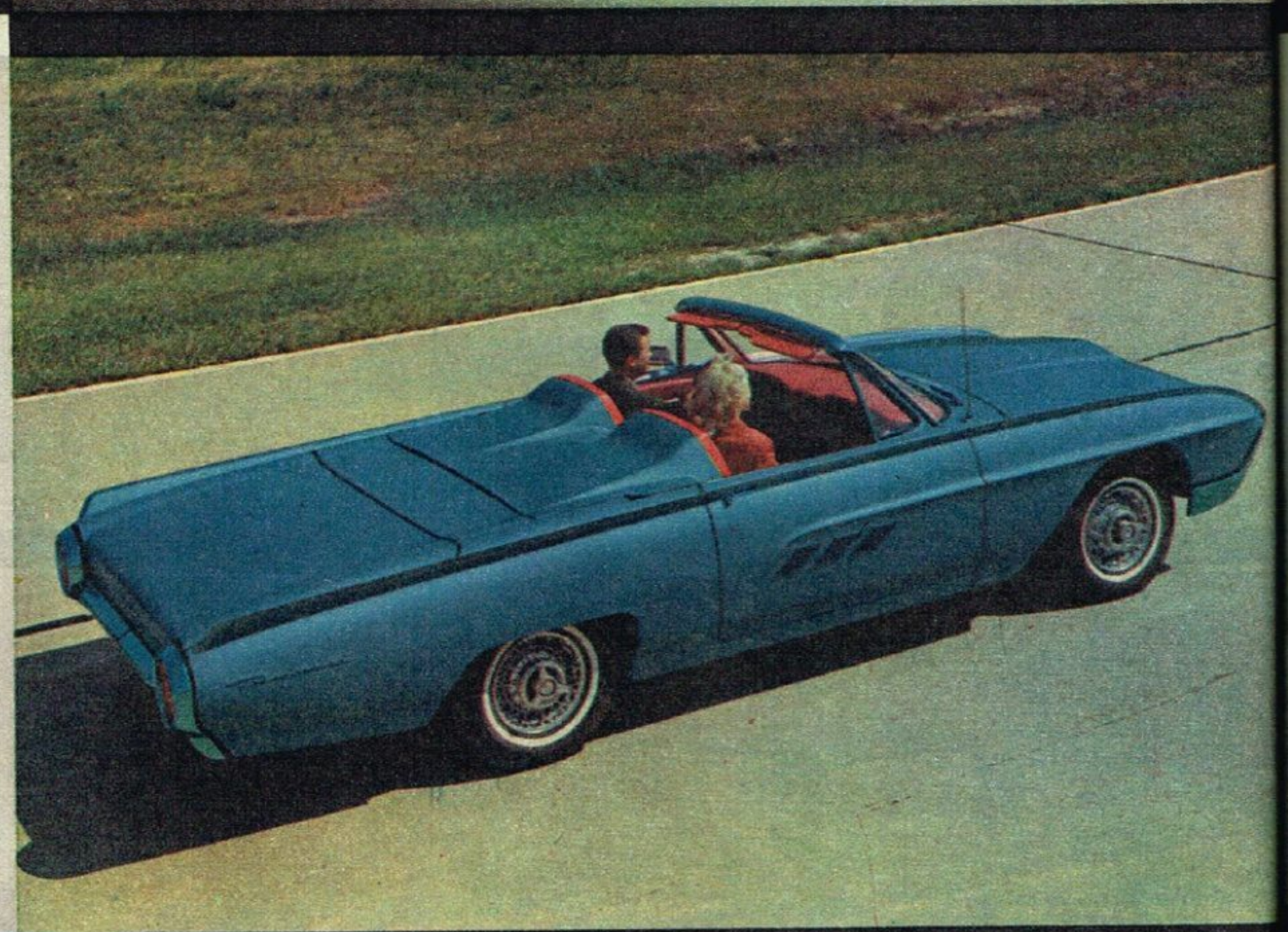
Pronto veremos este coche en nuestro país. Fiat ha anunciado ya sus planes de fabricación del Fiat 1500 —que, en Italia, se vende también con motor 1300 en la misma carrocería—. Se trata de un vehículo muy ágil y que alcanza 150 kilómetros reales, según Road Tests efectuados por colegas europeos.

https://argentoteca.blogspot.com

ECOS DE LOS SALONES MUNDIALES

VAUXHALL

En tiempos del rey Juan de Inglaterra —el de la Magna Carta— un caballero de su corte adoptó como su emblema un dragón de una especie pequeña que en Inglaterra se llama "Gryphon". La Vauxhall no es tan antigua —1903, incorporada a GM en 1925—, pero igual tiene el dragón para identificar sus productos, incluso este Victor.



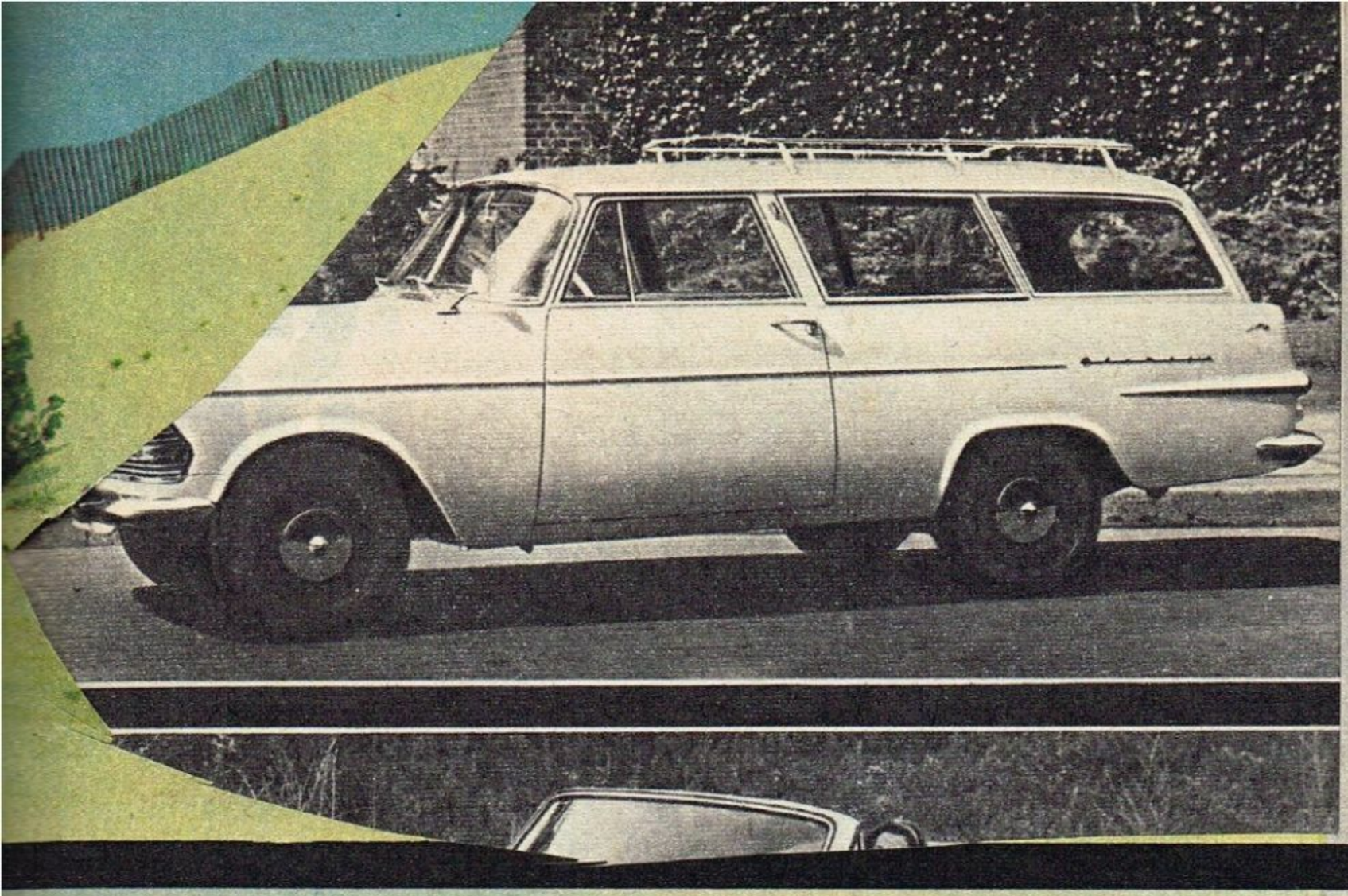
THUNDERBIRD

Una novedad del Thunderbird 1963 de Ford; una tapa detrás de los asientos que permite recubrir el asiento trasero, dándole un aspecto más deportivo al coche. Cuando no se necesita la tapa, se guarda en el baúl. El Thunderbird se vende muy bien en Estados Unidos.

FORD

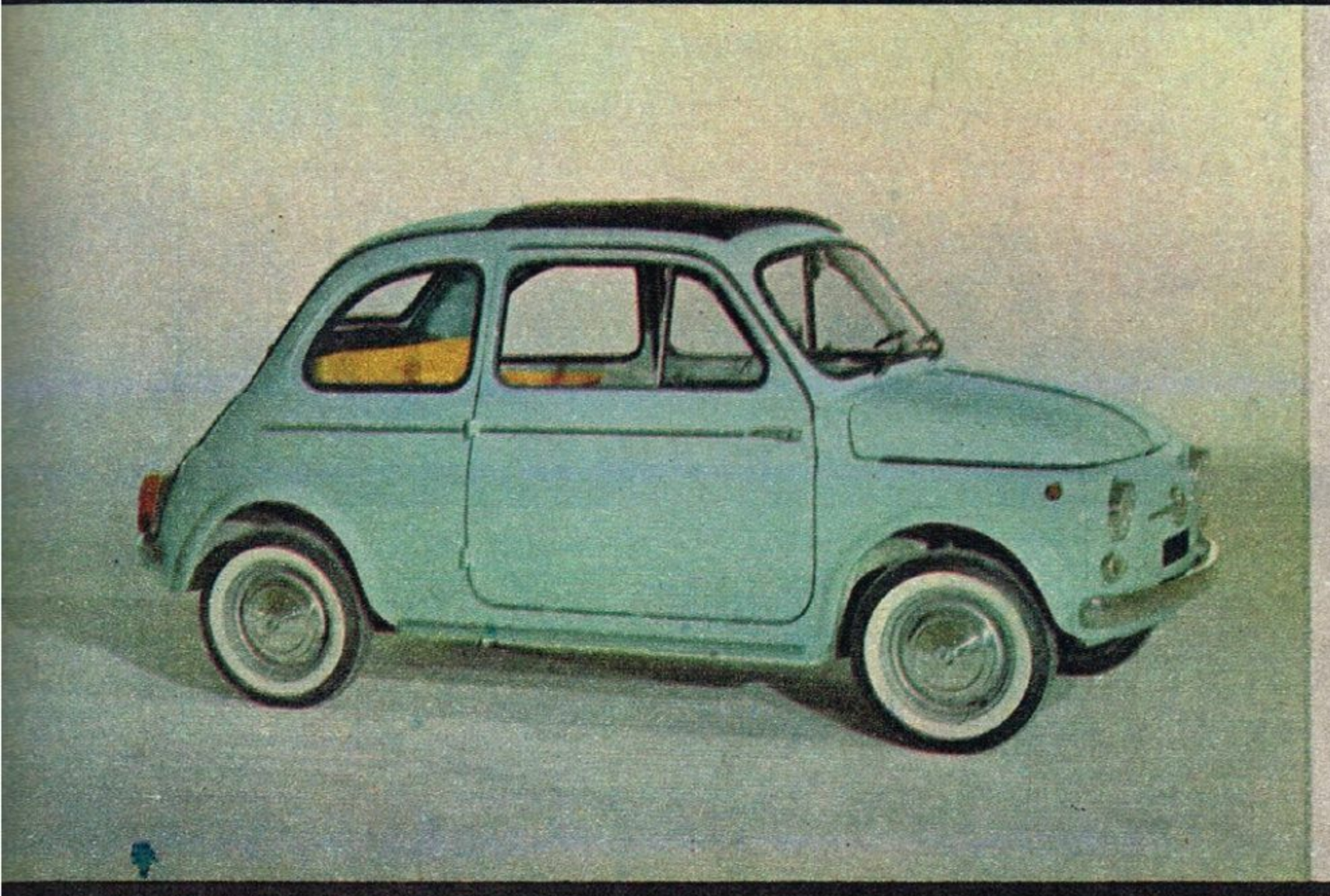
La línea de la Ford para 1963 ha sido modificada, especialmente en lo que atañe a la parrilla del radiador, cuyo formato ha sido modificado, adoptando el estilo horizontal tipo "damero". La casa ofrece una variedad grande de opciones de motor, transmisión, etc., entre seis cilindros en línea y ocho cilindros en V. Las versiones más fuertes tienen más de 400 HP y cajas de cuatro marchas todas sincronizadas con la palanca de cambios entre los asientos delanteros individuales del tipo butaca. Se dice que preparan un coche sport.

https://argentoteca.blogspot.com



FALCON

Sin modificaciones sustanciales en la especificación mecánica, la Ford acaba de anunciar para sus modelos norteamericanos esta variante convertible del Falcon. El clima favorable en amplias zonas de los Estados Unidos hace que tengan mucha aceptación las convertibles, las que sin embargo en nuestro país no han tenido más que un éxito discreto. El Falcon es uno de los compactos de la "nueva ola" que más éxito ha logrado en la carrera de ventas en Estados Unidos. Se estima que dentro de poco el 50 % de las ventas de coches será de estos compactos.



FIAT 500

Un coche que empezó con poca fortuna y después se fue afirmando, es el Fiat 500. Su precio es muy parecido al del 600 en Italia, pero tiene las desventajas de menor cilindrada y sólo dos cilindros refrigerados por aire. Por lo tanto, sus ventas fueron letárgicas hasta que la fábrica anunció una versión deportiva más veloz. Entonces empezó a venderse bien... El motor tiene 67,4 x 70 mm., 499 cc., 22 HP-SAE a 4.400 rpm. La caja tiene cuatro marchas no sincronizadas y el vehículo se caracteriza por esas condiciones de estabilidad y buenos frenos tan típicos de los productos Fiat.

VAUXHALL VX 4/90

Vauxhall VX 4/90 es uno de los nuevos coches que combinan las ventajas del sedan con el andar rápido de los coches deportivos. Con relación al Vixtor en el cual está inspirado, tiene motor más potente (81 HP), cada caja de cuatro marchas, todas sincronizadas, suspensión más dura y frenos rediseñados. A pesar de —o tal vez debido a— la congestión creciente en las calles europeas, proliferan en proporción cada vez mayor los coches revestidos de "ideas" deportivas.

https://argentoteca.blogspot.com

ECOS DE LOS SALONES MUNDIALES

VAUXHALL VICTOR

Hace varios años la Vauxhall, filial inglesa de General Motors, introdujo un modelo que sería llamado a ser el más exitoso de esta marca en los últimos tiempos; se trata del Victor, de 1.500 c.c. y cuatro cilindros. En este año se presenta también como rural con asientos traseros rebatibles.

AUSTIN

En Inglaterra, Austin fabrica el Cambridge con motor de cuatro cilindros y 1.622 c.c., con caja de cuatro marchas, siendo opcional la colocación de la palanca de cambios en el piso o en la columna de dirección. A opción transmisión automática.

HOLDEN

De Australia viene este Holden, construido por la filial australiana de General Motors; es un "Chevrolet chico" como el Opel, con seis cilindros en línea y válvulas a la cabeza. Compite con el Ford Falcon, que se construye con especificación idéntica a la del Falcon norteamericano o argentino. Es tan intensa la competencia en el mercado australiano que han presentado un modelo nuevo, de carrocería reformada. Es el único coche nativo australiano fabricadas con producción en serie.

POLARA

Frente y cola de los nuevos Dodge, en este caso el Polara, con parrilla de "cascada" de cromo y faros de cola que se destacan por su sencillez. Tiene el Polara un motor de ocho cilindros en V, 5.200 c.c., 230 HP a 4.400 rpm. y válvulas a la cabeza. Además, pueden especificarse otros modelos de la misma serie.

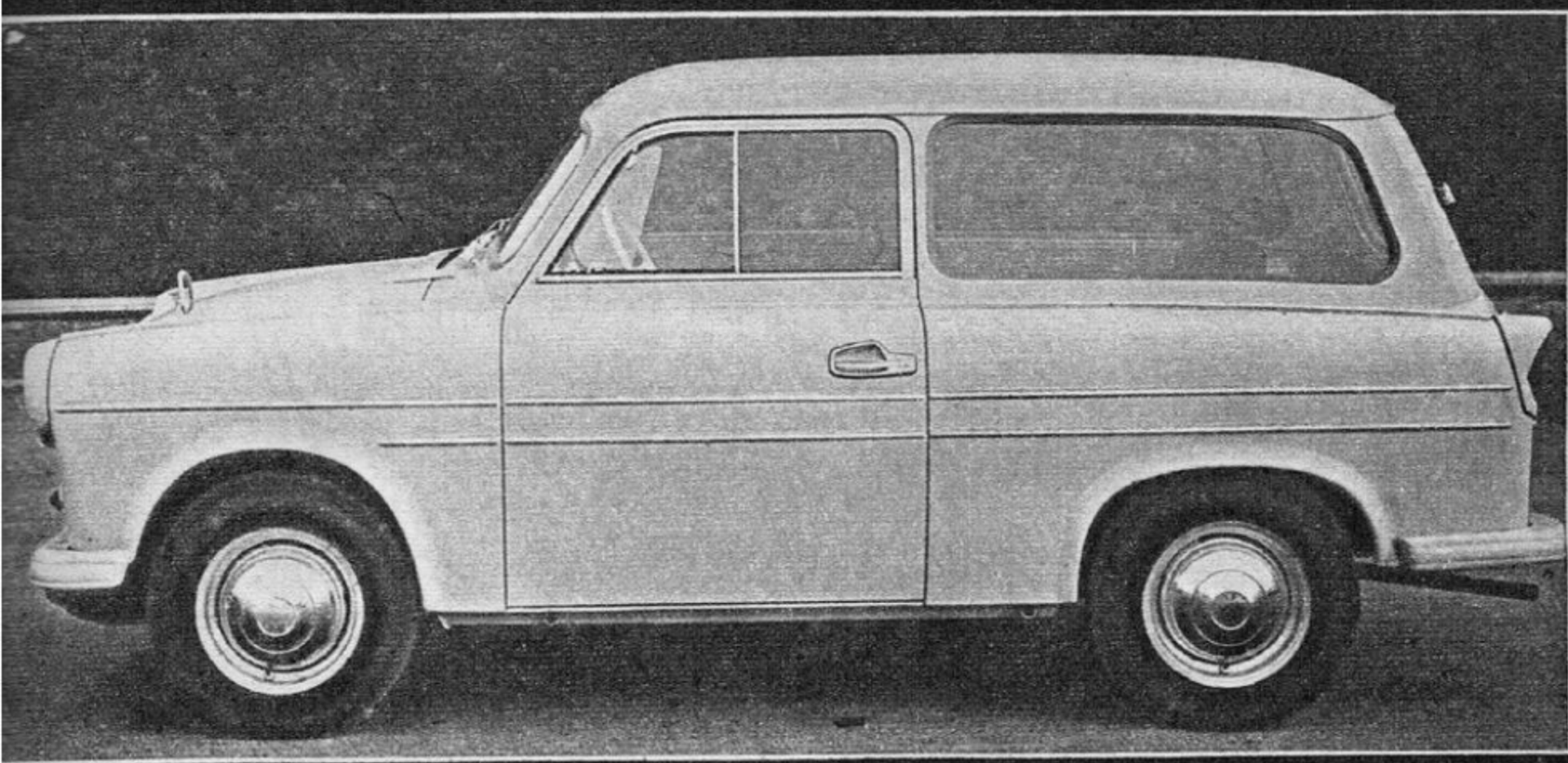
https://argentoteca.blogspot.com

OPEL

Otra rural más, y van... Opel construye una versión "station wagon" en su Rekord, conocida como "Caravan" (este modelo está bastante bien difundido en nuestro país, donde ha logrado un éxito interesante). Con motor de 1.700 c.c., cuatro cilindros en línea, válvulas a la cabeza, y suspensión delantera independiente y trasera con elásticos a ballesta, sosteniendo el eje (Hotchkiss).

VALIANT

El Valiant ha sido completamente reformado para 1963, aunque la especificación mecánica sigue siendo exactamente la misma. El formato ha sido modificado completamente con relación al anterior, habiéndose suplantado la línea original por otra de estilo ancho y bajo. Tiene dos faros solamente y la grilla del radiador recuerda ciertos coches deportivos. La suspensión es igual a la que corresponde al modelo '62



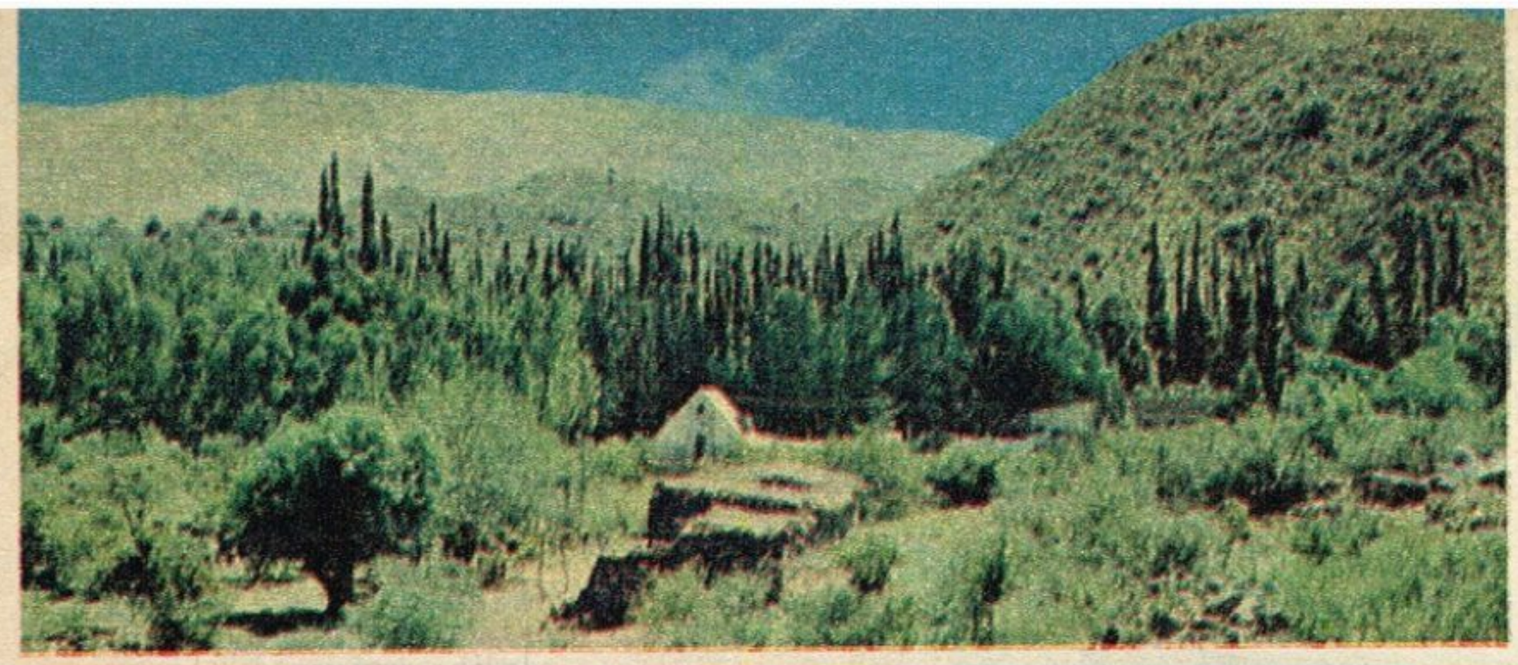
TRABANT

Una de las marcas menos conocidas en nuestro país es el Trabant, que se produce en pequeñas cantidades en Alemania Occidental. Tiene un motor de 500 c.c., dos cilindros, dos tiempos, 66 x 73 mm. y 40 HP-DIN a 3.900 rpm. Tiene tracción delantera y el motor es refrigerado por aire. La caja de velocidades es del tipo "de retorno" sin directa. La suspensión es independiente a las cuatro ruedas (atrás con semiejes columpiantes)

MINIMINOR

Los coches muy exitosos generalmente no se modifican muy frecuentemente; tenemos un ejemplo en el Morris Miniminor, que con su tracción delantera y motor transversal ha sido uno de los grandes éxitos de los últimos años. Para 1963, las únicas variantes han sido un borde cromado de radiador y una gama de colores nuevos y brillantes. Además, se han reducido los puntos en que se necesita engrasarlo.

https://argentoteca.blogspot.com



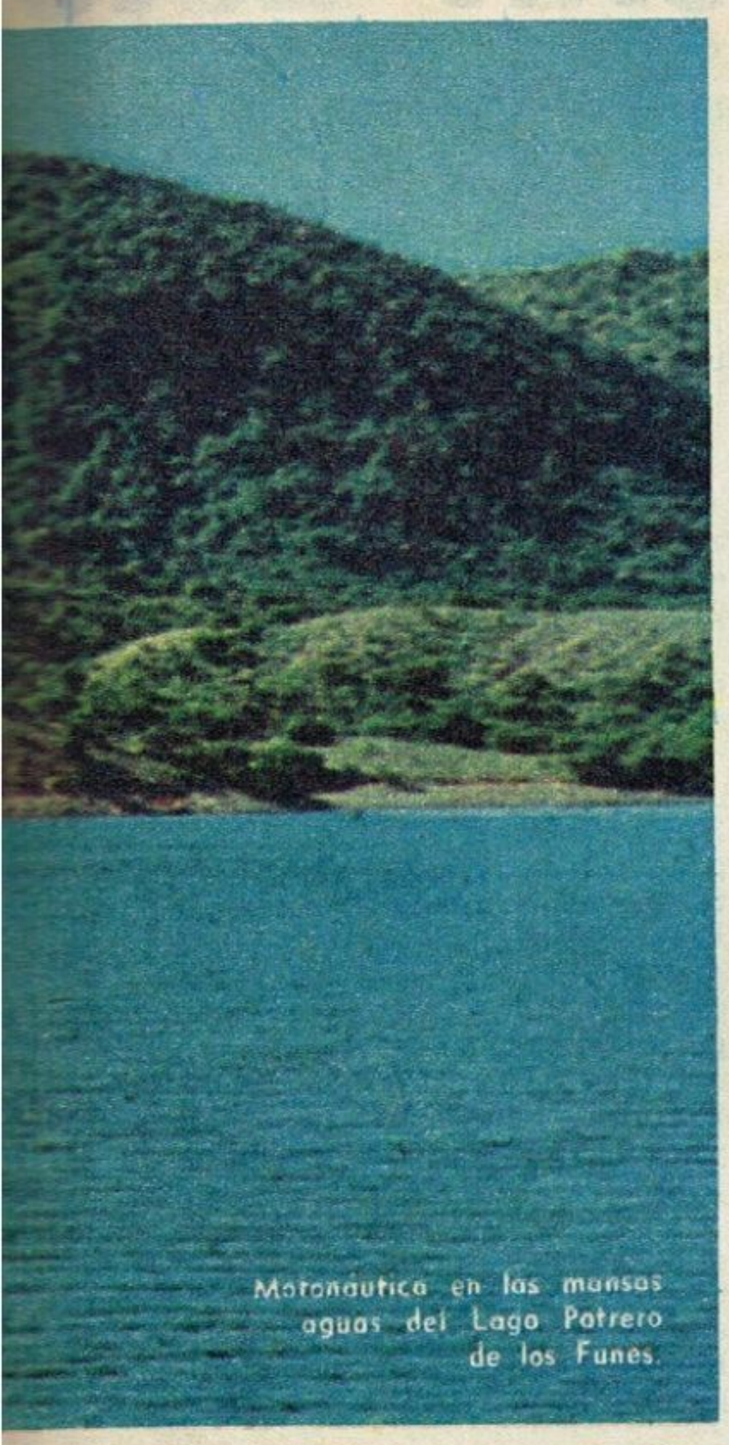
SAN

El milagro blanco de la nieve nos ofrece un San Luis distinto, pleno de brillo y sugestión

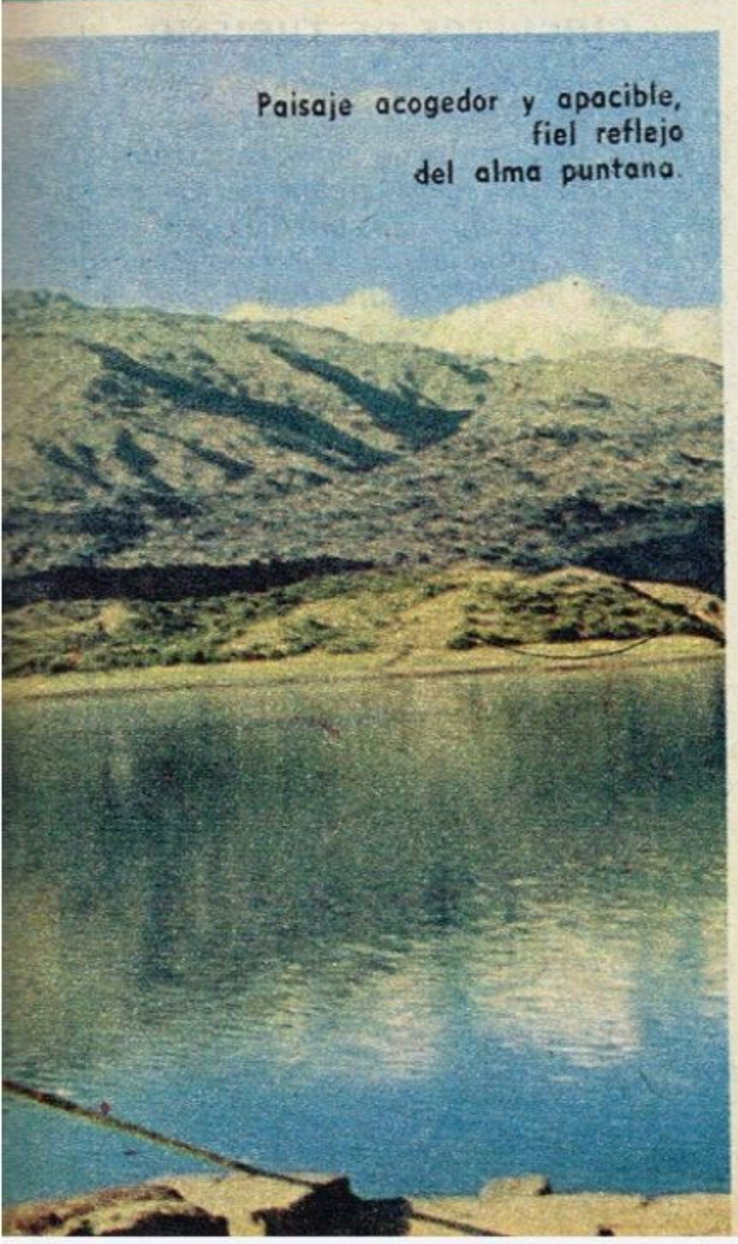
https://argentoteca.blogspot.com

por NORBERTO ALVAREZ OJEA

LUIS Y SUS PAISAJES



Motonáutica en las mansas aguas del Lago Potrero de los Funes.



Paisaje acogedor y apacible, fiel reflejo del alma puntana.

Penetrar en la ciudad de San Luis es hacerlo en una magnífica antesala de insospechados paisajes.

La ciudad colonial, fundada en el año 1596 por don Martín García Oñes de Loyola, fue denominada en algunos momentos de la Punta de los Venados, origen del gentilicio de puntanos con que se distingue hoy a sus habitantes.

Al igual que nuestras ciudades norteñas, San Luis ha conservado en el devenir del tiempo un típico estilo colonial, tanto en su bien conservada edificación, como en el trazado cuadrangular de sus calles. Esta circunstancia hace que se distinga netamente de sus hermanas de la región de Cuyo, Mendoza y San Juan, ciudades estas últimas que a raíz de distintos movimientos sísmicos fueron reconstruidas en la época contemporánea.

Las calles de las afueras de la ciudad puntana conservan intactos esos rasgos coloniales, sus casas se confunden con la frondosa arboleda y parecen emerger del suelo vitalizadas por la savia generosa de la naturaleza; los límites entre calzada y acera son imprecisos y en muchas esquinas una redondeada piedra sofrena un poco el ansia expansiva de los modernos automovilistas y motociclistas.

El turista asiste de esta manera al encuentro emocionado de la vida moderna con los siglos del pasado histórico. No es que San Luis se haya detenido en su evolución, es sencillamente que los puntanos marchan "sin prisa y sin pausa" hacia el porvenir. El progreso no fue dejado de lado, pero su asimilación parecería que ha sido en función de las inquietudes espirituales del hombre, no de sus apetitos materiales. Si hiciera falta un símbolo de lo que aseveramos, bastaría saber que los dos semáforos que funcionan en la ciudad son accionados a mano por un cumplido agente de policía, que regula el tránsito de acuerdo a las necesidades.

San Luis, por su respeto al pasado colonial americano, y por su posición geográfica, parecería una ciudad construida ex profeso para satisfacer nuestras inquietudes viajeras. Desde ella como epicentro puede llegarse en pocos minutos a lugares de extraordinaria belleza y múltiples atractivos. Sirva la crónica para arrojar por la borda tantos conceptos erróneos sobre la bella y fértil tierra puntana.

Un magnífico hotel de Turismo ubicado en plena ciudad, al igual que otros establecimientos, permite al viajero aprovechar esta, llamémosle, funcionalidad turística de la capital puntana.

Amplias carreteras nos sitúan a partir de los 10 kilómetros en la plenitud de sus circuitos turísticos. Referente a esos caminos debemos destacar sus declives suaves y la visibilidad de sus curvas, que los hacen ideales para viajar sin preocupaciones ni peligros de ninguna naturaleza, aun acometiendo la conquista de las altas sierras de los Comechingones. Podemos considerar esas rutas, sobre todo el circuito más cercano a la ciudad, como una excelente escuela para los automovilistas noveles en estas lides serranas.

SAN LUIS. - CRONICA VIVA

No bien se trasponen las pocas cuadras que señalan los arrabales de la ciudad, se penetra en la historia viva de San Luis.

Modernos edificios, bien urbanizadas plazas, cines, confiterías, Bancos y grandes establecimientos comerciales nos hablan del trabajo fecundo y creador. Con ritmo de colmena sus habitantes van y vienen por sus cuidadas calles, pero ese ritmo dista mucho del afiebrado trajín de otras ciudades. Parecería que los puntanos realizaran sus tareas y diligencias con precisión cronométrica; hay tiempo para todo: para ir al Banco, para realizar con tranquilidad las ventas y compras y para sentarse a charlar en la Ocean o en El Molino a saborear un buen café o comer un delicioso helado.

Sus dos principales plazas, la Pringles y la Independencia, condensan a su alrededor el poder espiritual y material de la capital puntana. En ese lugar se hallan ubicadas la Casa de Gobierno, la Jefatura de Policía, el Colegio Nacional y la Catedral puntana. Junto a la Jefatura de Policía, que ocupa un edificio colonial, se halla el archivo provincial, que ocupa el antiguo edificio de la iglesia de Santo Domingo, una verdadera reliquia histórica. En el solar adyacente fue construida la nueva iglesia de artístico estilo morisco.

La ciudad moderna tiene también un verdadero templo de la cultura y el arte en la Biblioteca de San Luis, perteneciente a la Asociación de Empleados del Banco Provincial. Se trata de un moderno edificio que consta de planta baja y un piso donde funciona una nutrida biblioteca, una exposición de arte y un microteatro de audaz concepción arquitectónica.

En la sala de lectura llama la atención el sentido moderno de la decoración y el poético y colorido detalle de un ramo de flores en cada mesa de estudio.

El director de la biblioteca, señor Pascual Raca ha puesto a disposición de los lectores de PARABRISAS, que visiten San Luis, las instalaciones de la misma.

RESTAURANTES Y CONFITERIAS

Para los turistas que no hayan tomado alojamiento con pensión completa,

https://argentoteca.blogspot.com

SAN LUIS

recomendamos los siguientes buenos restaurantes de la ciudad de San Luis:

El Jockey Club, San Martín 555, cocina internacional; el Sans Souci, Pringles 975, cocina internacional y parrilla; La Carreta, parrilla criolla, buenos vinos y música y bailes folklóricos (abierto hasta altas horas de la madrugada) y muy especialmente el salón comedor del Hotel Nacional de Turismo, Junín y Sucre, menú fijo $ 173,00 excluidos vinos, ambiente muy confortable y música funcional. En los demás restaurantes el precio de una cena o almuerzo pueden estimarse en $ 150 a $ 200, según los vinos. Entre las especialidades puntanas ocupa el primer lugar el chivito asado y una gran variedad de postres regionales.

Las confiterías más céntricas son: Chancay, San Martín, frente a la plaza Pringles; Tropicana, San Martín y Belgrano; Ocean, San Martín y Pringles; Del Molino, San Martín al 600 (también minutas, buenos postres y excelentes helados); Edén, Junín frente a la plaza Pringles.

En San Luis no hay vida nocturna propiamente dicha, si exceptuamos algunas veladas danzantes en la moderna confitería del Aeropuerto que aconsejamos visitar.

MAS ALLA DEL VERANO

Una de las sorpresas más gratas que nos depara la crónica puntana son las posibilidades turísticas que ofrece San Luis en otoño e invierno.

La época otoñal se prodiga en un tiempo agradable y muy estable. La vegetación adopta un especial colorido y las espaciadas lluvias aquietan el polvillo de las calles no pavimentadas.

A principios de junio se producen las primeras nevadas, que visten de blanco esplendor el suave paisaje. El agua de los numerosos lagos se torna de un azul intenso que contrasta con la blanca pureza de la ribera y de las nevadas sierras.

San Luis se transforma de esta manera en un excelente lugar para el turismo invernal, facilitado por la gran cantidad de hoteles y hosterías que permanecen abiertos durante todo el año. Además, sus rutas de fácil acceso permiten el tránsito durante el período de las nevadas; sin ofrecer peligro alguno de aislamiento o falta de auxilios mecánicos.

CAZA MAYOR Y MENOR

San Luis se ha convertido en estos últimos tiempos en un centro de atracción para los cazadores deportivos. Si bien la caza menor ha disminuido especialmente en lo que atañe a los denominados animales "útiles" y otros de carne apetecible, como la perdiz colorada, la caza mayor ha tomado gran incremento, sobre todo en lo referente al jabalí (convertido en plaga), que se ha desarrollado en gran cantidad en los campos del sur, llegando hasta pocos kilómetros de la ruta nacional 7, pavimentada. El jabalí, que como sabemos vive en grandes grupos o manadas, incursiona desde el sur hacia el norte, llegando a las mismas puertas de los centros poblados.

Por otra parte, el puma (león americano) también se ha dispersado en un área muy amplia, ya que han sido vistos inclusive en los alrededores de la ciudad de San Luis, Villa Mercedes, del Chorrillo y "El Volcán".

La caza mayor y menor en San Luis esta auspiciada y promovida por un grupo de pujantes cazadores lugareños agrupados en la denominada "Asociación de Cazadores Deportivos de San Luis, pro Defensa de la Fauna". El novísimo concepto que encierra el último término de su denominación le ha permitido a la Asociación lograr en la provincia una Ley de Caza única en el país, ya que sus asociados, previa credencial que extiende la Policía Provincial, actúan como policía de caza en todo su territorio.

El cronista asistió especialmente invitado a una amable reunión de su Consejo Directivo, que coincidió con la "presentación en sociedad" de la primer maestra para perros leoneros. Se trata de un simpático e inquieto cachorro de puma (león americano) que desde el escenario de la típica parrilla puntana "La Carreta (lugar de la reunión) hizo exhibiciones de sus dotes didácticas con "la colaboración" de varios cachorros caninos que varias veces mordieron el polvo de la derrota ante los inofensivos pero certeros zarpazos de la leoncita, que como maestra parecía aplicar aquello de que la letra con sangre entra.

Los lectores de PARABRISAS que se interesen por la caza, están cordialmente invitados a visitar la Asociación de Cazadores puntanos, donde serán debidamente asesorados sobre las posibilidades de caza en la provincia. La sede de la institución está ubicada en la calle Las Heras 938, T.E. 1395, de la ciudad de San Luis, donde deberán dirigirse al señor Gert W. Schlesinger, vicepresidente de la institución.

PESCA Y CAMPING

La gran cantidad de diques y ríos caudalosos convierten a San Luis en un verdadero paraíso para los pescadores y para aquellas personas que gustan de los campamentos y de la práctica de los deportes náuticos.

El dique Cruz de Piedra está poblado en forma abundante con pejerreyes; a los aficionados se les recomiendan los siguientes elementos para pesca de flote: líneas de anzuelo Nº 6 y 7, y como lugares de más pique la entrada por la Cuesta del Gato y por el río Volcán.

En el dique Potrero de los Funes, a escasamente 17 kilómetros de la ciudad, también hay buen pique del pejerrey, habiéndose extraído piezas de 800 a 1000 gramos. Se recomienda el uso de anzuelos Nº 5 y 8, haciéndose la pesca a profundidad.

A su vez el "Dique Embalse La Florida" está poblado con abundantes pejerreyes, se recomienda la pesca de flote y el uso de anzuelos Nros. 3, 4, 5 y 6, y para la época de verano se recomienda la parte más profunda, como ser el muro de contención. También se halla la famosa trucha "arco iris" de fama internacional.

Por otra parte, en ciertos lugares de San Luis, especialmente en sus ríos, hay gran cantidad de truchas. Para una información completa y asesoramiento sobre la pesca en San Luis, los aficionados pueden dirigirse al Club de Pesca, ubicado en Junín 728, preguntando por su presidente, señor Victorino Iannizzotto, o ver en la confitería del Molino, al señor Julio Fernández, miembro del Club y entusiasta aficionado y amigo de Parabrisas.

Todos los lugares que hemos mencionado además del dique San Felipe, Río Grande y de las Aguilas poseen también excelentes lugares para acampar, buenos hoteles y hosterías y todo tipo de instalaciones para los automovilistas.

CIRCUITOS DE TURISMO

El acceso desde la ciudad de San Luis a los lugares de más importancia turística de la provincia está facilitado por una excelente señalización de los circuitos turísticos que, preparada por la Dirección Provincial de Turismo, ha sido realizada por Vialidad Provincial.

CIRCUITO "A"

El llamado circuito "A" es una zona serrana de turismo que vincula pueblos y villas cercanas a la capital de la provincia. En el orden de recorrido tenemos:

AGUADA DE PUEYRREDON

Lugar histórico donde el general Juan Martín de Pueyrredón adquirió esta finca en el año 1813, en la cual introdujo importantes mejoras y plantó hermosos ombúes. Efectuóse allí una entrevista con el general San Martín en el año 1814.

LAS CHACRAS DE SAN MARTIN

Otro sitio de importancia histórica que perteneció a don Tomás Luis Osorio; en él se alistaron tres escuadrones de Granaderos a Caballo con el aporte de numerosos voluntarios puntanos,

https://argentoteca.blogspot.com

Y SUS PAISAJES

HOJA DE RUTA

BUENOS AIRES - SAN LUIS

KMS. DESDE BS. AS.

0 Plaza de Congreso. Tomar por Montevideo hasta Cangallo, doblar a la izq., seguir por Cangallo hasta el nacimiento de Díaz Vélez, tres cuadras después de Pueyrredón, aproximadamente. Continuar por ésta, y su continuación, la Av. San Martín, hasta Av. Gral. Paz, entrando a la Provincia seguir por Libertador Gral. San Martín, a los 300 metros doblar a la izq. por Guido Spano y a los 500 metros más adelante a la derecha por José F. Uriburu. A los 100 metros de haber atravesado un cruce ferrovario, se dobla a la izq. por la calle Juárez, y 300 metros más adelante por 9 de Julio y su continuación Ruta Nacional Nº 8.

35 Cruce ruta 197 y 8. Estaciones de servicio YPF y ESSO. Hostería los Ranchos y Bar Víctor.
PILAR

PILAR

54 Estaciones de servicio ESSO, SHELL, YPF y ACA. Gomerías, auxilio médico, bares y restaurantes.

78 Estación de servicio ESSO.
Auxilio médico. Hostería Rancho Grande.

SOLIS

113 SAN ANTONIO DE ARECO
Estaciones de Servicio YPF, SHELL, ESSO, gomerías, bares.
Parrilla El Encuentro.
Auxilio médico.

133 Policía caminera.

176 ARRECIFES
Saliendo de Arrecifes, policía caminera.
Estaciones de Servicio ESSO, ACA, SHELL.
Talleres mecánicos.
Bares, restaurantes.
Auxilio Médico.

190 TOOD
Estaciones de Servicio SHELL.
Talleres mecánicos, gomerías.
Bares, restaurantes.
Servicio médico.

210 URQUIZA
Estaciones de Servicio YPF.
Talleres mecánicos.
Bares, restaurantes

223 PERGAMINO
Doblar a la izq. en el cruce con la ruta 188 para tomar la ruta 8.
Restaurante Mi Refugio.
Estaciones de Servicio YPF, ESSO.
Bares.
Servicio médico.
Taller mecánico, gomerías.

281 Policía caminera (1 km antes de entrar en la prov. de Santa Fe).

282 Estaciones ACA, ESSO, YPF.
Bares, restaurantes.
Serv. médicos.

340 Cruce ferroviario a la altura de Chapuy.
Estaciones de Servicio YPF, ESSO.
Gomerías, bares, restaurantes.

370 VENADO TUERTO
Restaurantes La Choza, Hostería El Molino (de Marcos Ciani).
Estaciones de Servicio YPF, SHELL, ESSO.
Talleres mecánicos, gomerías.

402 ARIAS
Entramos Prov. de Córdoba. En el cruce Arias, bar-restaurante La Estancia.
Estación de Servicio YPF.

452 CANALS
Estación de Servicio ACA.
Bar, restaurante.
Serv. médico.

501 LA CARLOTA
Estaciones de Servicio YPF, SHELL.
Gomerías.
Serv. médicos.
Bares, restaurante. Las Vegas, Hostería.

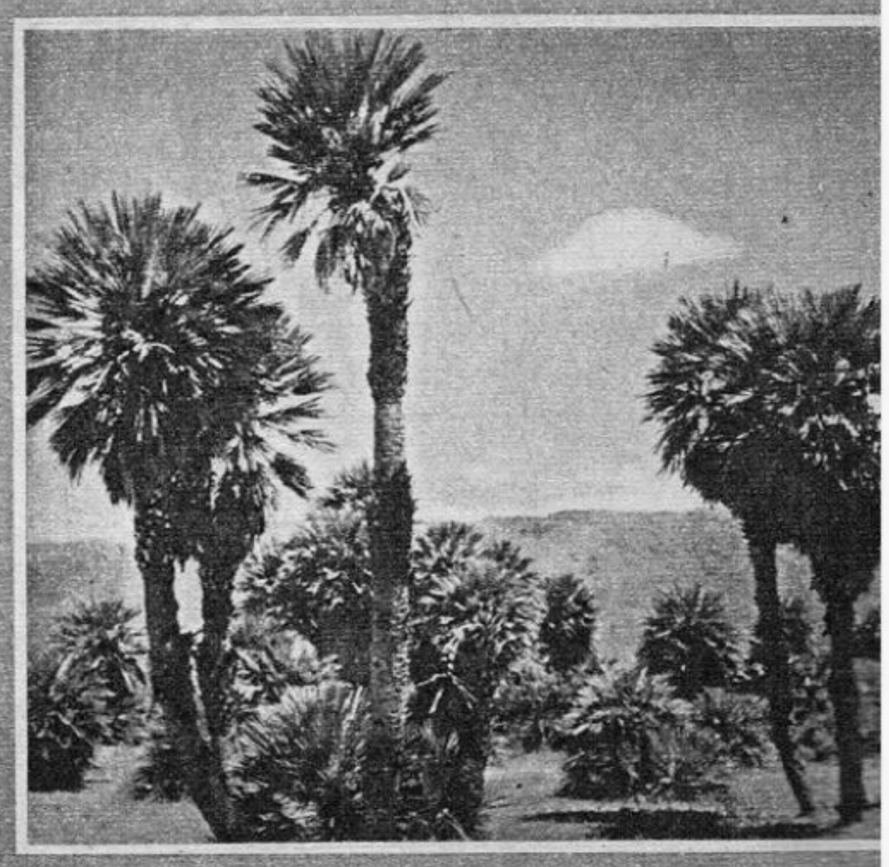
532 Estación de Servicio ESSO.
Bar-restaurante Agua Dulce.

608 RIO CUARTO
La ruta atraviesa la ciudad, antes de llegar al río el camino dobla a la derecha y pasa por las vías ferroviarias. Al llegar a la av. España se dobla a la izq. y después de atravesar el puente se pasa por una rotonda, siguiendo en línea recta por las calles Constitución e Italia, que se prolongan en la ruta 2.
Estaciones de Servicio YPF, ACA.
Talleres mecánicos.
Gomerías.
Bares, restaurantes, hoteles.
Serv. médicos.
Estaciones de Servicio YPF, SHELL.
Bares, restaurantes.
Serv. médicos.

700 Prov. de San Luis. Policía caminera.

736 VILLA MERCEDES
Estac. Serv. YPF, SHELL, ACA.
Tall. mecánicos.
Bares, restaurantes.
Gomerías.
Serv. médicos.
A partir de Villa Mercedes se toma por la ruta 7 que atraviesa la ciudad. Después del empalme de la ruta 148, al llegar a la 7 se dobla a la derecha para seguir por la Av. Tte. Origone, paralela a las vías, y dobla a la izq. por Av. Mitre hasta la plaza, donde se dobla a la derecha por L. Guillet, hasta el estadio de San Martín, y allí a la izq. para retomar la ruta 7.

834 SAN LUIS
La ruta 7 pasa por la calle Junín, que lo lleva al centro de la capital puntana.
Estaciones de Servicio ESSO, SHELL, YPF, ACA.
Talleres mecánicos, gomerías.
Bares, restaurantes.



https://argentoteca.blogspot.com

SAN LUIS

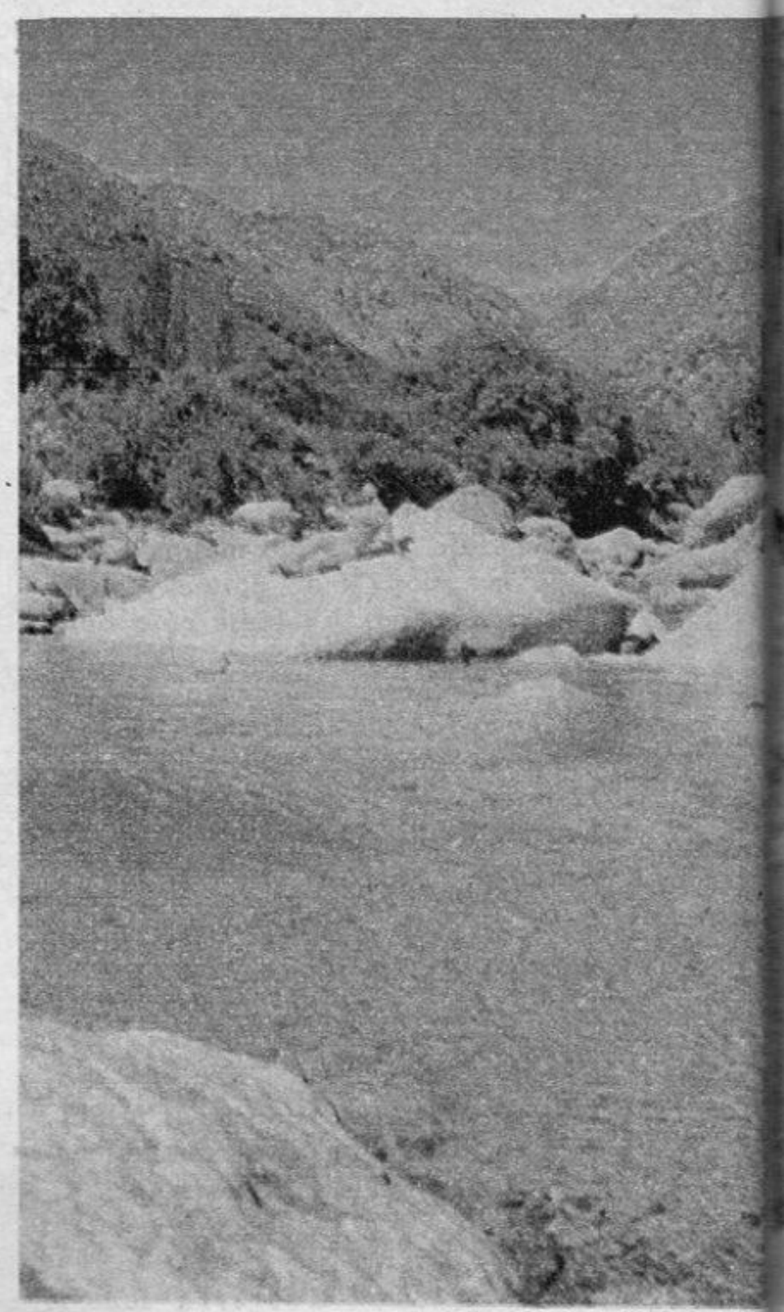
INFORMACION COMPLEMENTARIA DE MENDOZA

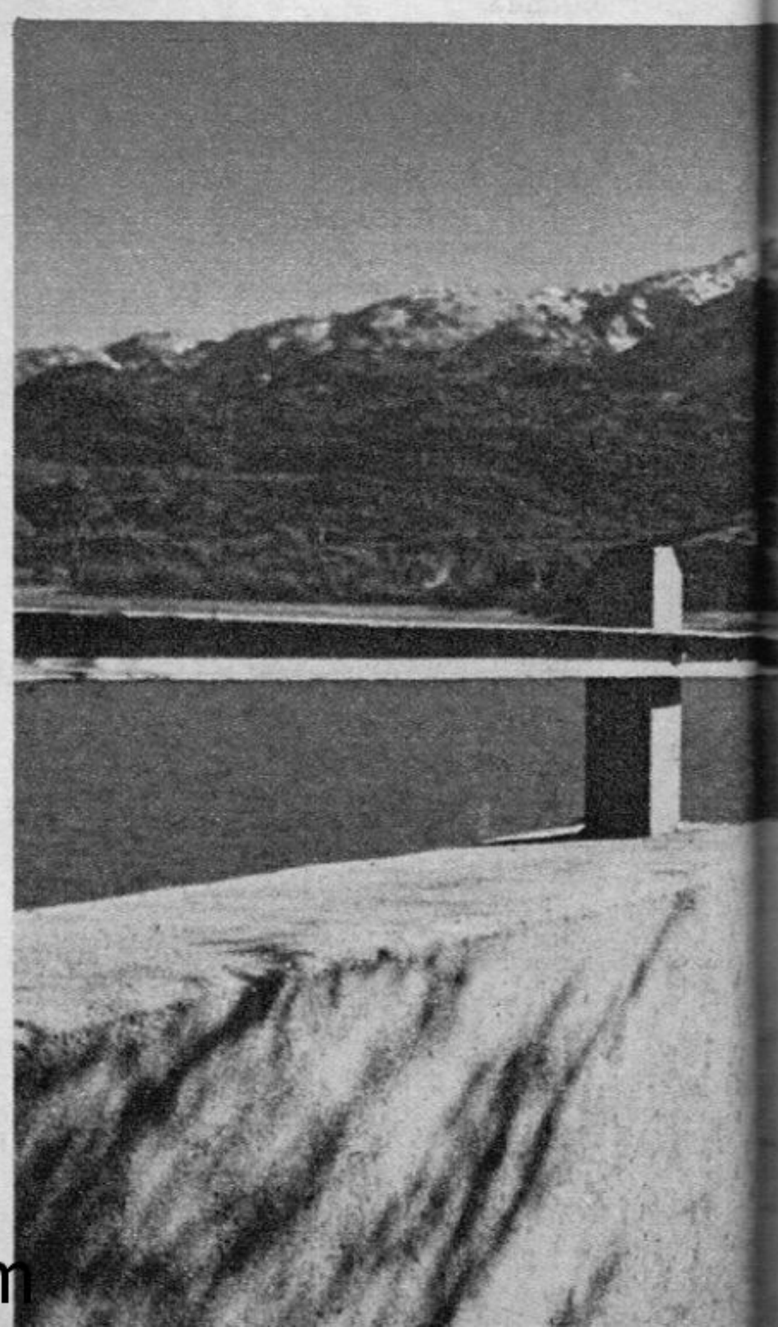
A Chile pasó por el Pehuenche

En el presente Mapa desplegable de PARABRISAS hemos incorporado un nuevo paso a Chile, denominado "El Pehuenche" que por sus características especiales, menor altura (2600 metros), facilita el cruce al país hermano sobre todo en la época de las nevadas invernales.

Para pasar la frontera por el citado paso, se sale de Mendoza por la ruta 40. Se pasa por Luján de Cuyo, departamento de grandes viñedos e importantes bodegas por una ruta bordeada de árboles. Siguiendo se llega a Agrelo, Ugarteche y Tunuyán, departamento éste de hermosos manzanares y viñedos. Aquí se elabora la sidra mendocina, que al igual que el vino ya tiene jerarquía internacional. Sigue la ruta 40 pasando por Chilecito, San Carlos y Pareditas. En esta última localidad se deja la ruta 40 y se toma la 143 que nos lleva a San Rafael, pujante departamento del sur mendocino, con grandes viñedos y plantaciones de frutales. De San Rafael se llega al Sosneado (en este lugar existen baños termales con un hermoso hotel que lamentablemente está clausurado). Del Sosneado a Malargüe (aquí hubo un fortín histórico en la campaña contra los indios). Hasta este punto la ruta ha sido completamente pavimentada. Se ha retomado la ruta 40 al llegar al Sosneado. De Malargüe nuevamente por la ruta 40 se pasa por la cuesta del Chihuido, Bardas Blancas y se llega al Puente del Río Grande. Hasta aquí la ruta es muy buena, camino afirmado y en muy buenas condiciones. Inmediatamente después de pasar el puente del Río Grande se dobla a la derecha, vale decir en dirección al oeste.

En este punto se empalma con el camino al paso de "El Pehuenche". El camino se angosta bastante ahora pero es bueno y de subidas muy suaves. Cerca del límite con Chile el paisaje es muy atrayente: un valle angosto de colinas onduladas con vetas de intenso color verde y matizadas con gran cantidad de flores silvestres. Luego del límite que está marcado con un monolito, se contempla al fondo el cerro Campanario, de afilada cumbre siempre nevada. Pasando el límite, a poca distancia, se empieza a bajar y se llega, en territorio chileno, a la laguna "El Maule", donde hay muy buenos ejemplares de truchas.





Emergencia y direcciones útiles

Informes Turísticos:
DIRECCION PROVINCIAL DE TURISMO
San Martín 1143 - Tel. 13333-34
Horario: de 8 a 18 horas
ASISTENCIA PUBLICA
Garibaldi 375 - Tel. 10063
BOMBEROS
Pedro Molina 190 - Tel. 10066
POLICIA
Patricias Mendocinas 930 - Tel. 10561
DIVISION TRANSITO
Belgrano 271 - Tel. 18635
POLICIA FEDERAL
Buenos Aires 271 - Tel. 32110

CORREOS Y TELECOMUNICACIONES
Colón y San Martín - Tel. 33047
Agencia en Galería Tonsa
(primer piso al fondo)
AEROLINEAS ARGENTINAS
San Martín 856 - Tel. 30749
AEROPUERTO
El Plumerillo, Tel. 17976
LAN CHILE
9 de Julio 1184
AUSTRAL
Sarmiento 256 - Tel. 19101
TERMINAL

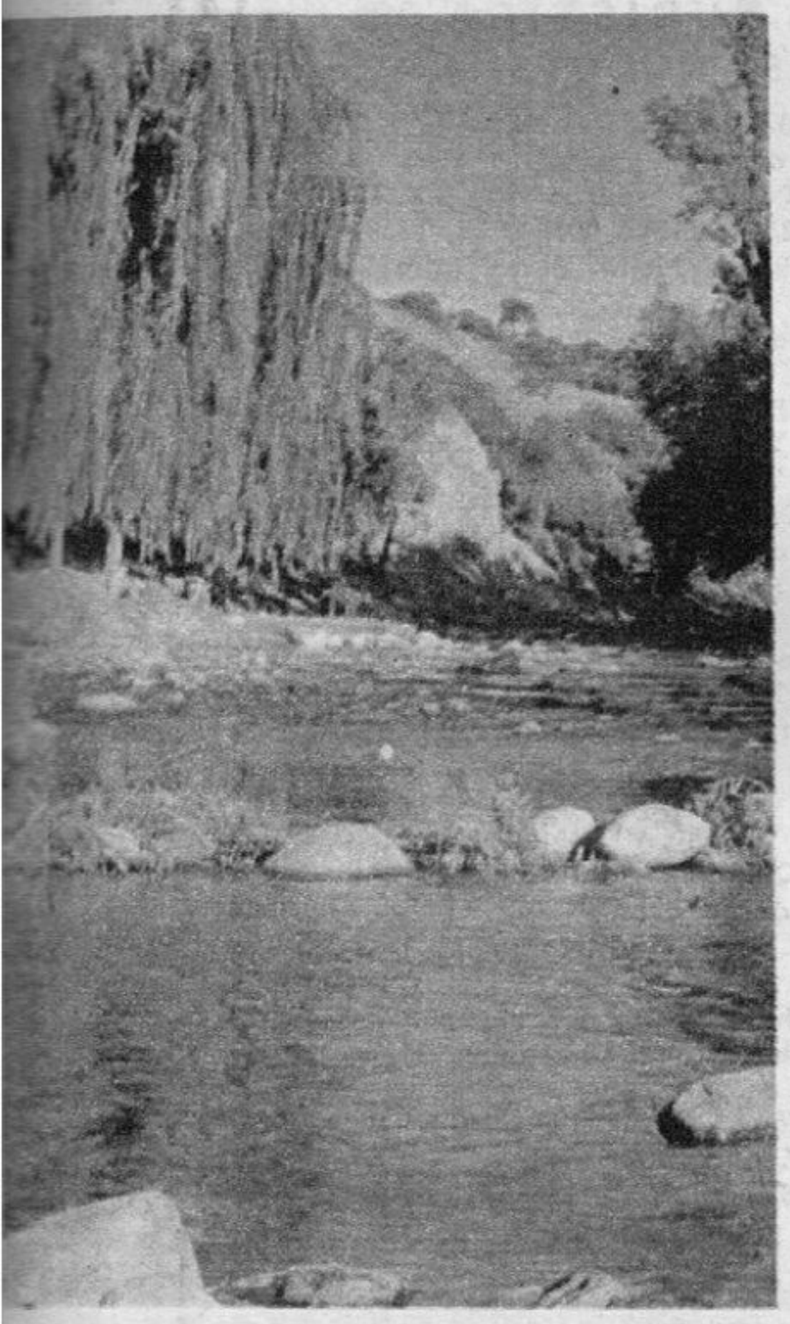
HOTELES DE MENDOZA

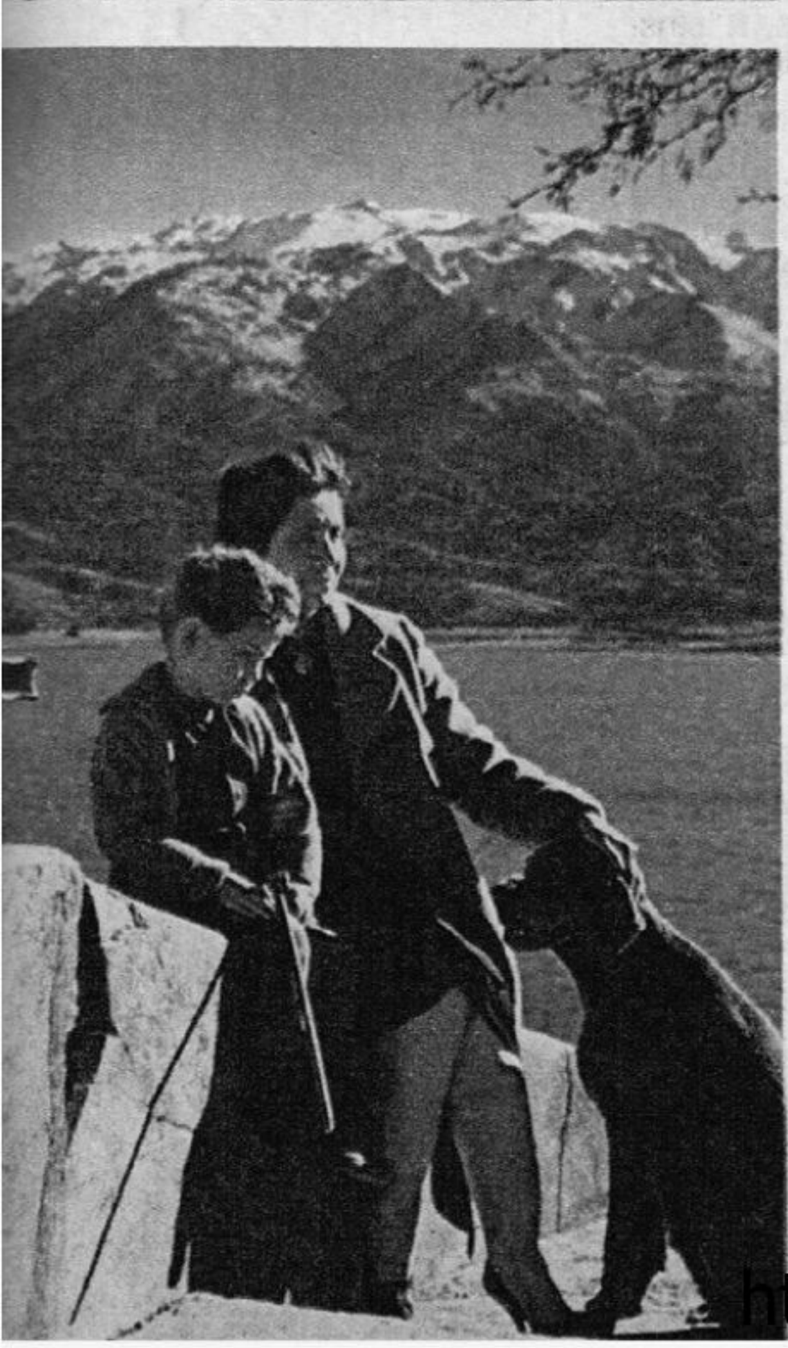
NOMBRE	DIRECCION	TEL.	HABITACIONES	BAÑOS	PRECIOS POR DIA 1 PERSONA
Sussex	Sarmiento 250	14820	120	120	$ 600,—
Balbi	Las Heras 346	14940	108	108	$ 390,—
Plaza	Chile 1132	14560	110	110	$ 375,—
San Martín	Necochea 28	14760	68	68	$ 350,—
Argentino	Espejo 455	14505	67	60	$ 275,—
Americano	25 de Mayo 1182	18622	50	50	$ 275,—

Lista completa de los hoteles de Mendoza puede solicitarse en la Dirección Provincial de Turismo, calle San Martín 1143, Mendoza, T. E. 13333/34 y en Buenos Aires en la Casa de Mendoza, Florida 713, T. E. 32-8943.

https://argentoteca.blogspot.com

Y SUS PAISAJES





entre ellos Juan Pascual Pringles, entre los años 1919 y 1820.

En este lugar de gran belleza se halla emplazado un monumento que la provincia dedicó al Libertador.

CRUZ DE PIEDRA

Ubicada sobre el río Cuchi-Corral, a 13 kilómetros de la capital puntana, tiene un espléndido dique que embalsa 12 millones de m3 en una cuenca de 156 kilómetros cuadrados. Su lago de azuladas y mansas aguas, en contraste con las cercanas sierras, nos introduce admirablemente en el majestuoso paisaje puntano que a partir de ese momento nos proporcionará gratas sorpresas. En sus proximidades se encuentran las instalaciones del Golf Club y del Club Náutico de Pesca.

Hay un excelente hotel, teléfono y buenos servicios mecánicos.

QUEBRADA DE LOS CONDORES

Prosiguiendo nuestro camino en dirección al Potrero de los Funes, la naturaleza nos reserva una de sus obras magníficas y extrañas. Es en la quebrada de los Cóndores, así denominada, pues en lo alto de la roca serrana la forma de la piedra se asemeja a una pareja de cóndores dominando las alturas. Existe en el lugar una fuente de agua potable proveniente de una vertiente.

DIQUE POTRERO DE LOS FUNES

Este dique, situado a 15 kilómetros de San Luis (ciudad), de casi 7 millones de metros cúbicos, corresponden a una cuenca de 46 km2. Se utiliza para riego, agua potable y fuerza motriz de la ciudad y sus alrededores. Está situado en un lugar de incomparable belleza, su clima y proximidad a la ciudad lo convierten en un lugar apropiado para el turismo durante todo el año.

Hay buenos hoteles y hosterías.

EL VOLCAN

Uno de los lugares de más importancia, desde el punto de vista turístico de la provincia de San Luis, es la localidad de "El Volcán", que posee muy buenos hoteles y hosterías. Entre los primeros se destaca el de la Federación de Empleados de Comercio, que también admite al turista común. En la localidad hay todos los servicios para los automovilistas y cuenta con servicios telefónicos y telegráficos.

Para la práctica del camping posee una hermosa pileta natural en el río que lleva el mismo nombre de la localidad, con instalaciones para la atención de los automovilistas, y una hostería y bar típico, este último atendido por su propio dueño, Sr. Ortiz, concesionario de las instalaciones, cuyo amable trato recomendamos a los turistas.

TRAPICHE

Es un lugar de gran atracción por su singular belleza y las facilidades que sus hoteles y hosterías le brindan al visitante, tiene balnearios en la misma población y en el Río Grande que se ubica en el camino a Carolina. Las residencias veraniegas están situadas en su mayoría a lo largo de los caminos marginales de los ríos. La villa de "El Trapiche" está ubicada en lo que abarcaba la antigua hermandad de Las Tapias, y debe su nombre a que en esa época, en la zona, la molienda del material aurífero se efectuaba con trapiches.

EMBALSE LA FLORIDA

El dique de "La Florida" es considerado una de las más importantes presas de América latina, tanto por la cantidad del agua que embalsa (105 millones de metros cúbicos) como por lo excepcional de su concepción técnica; irriga 12.000 has. y crea fuerza motriz para las ciudades de San Luis y Villa Mercedes (2.400 HP).

Como los demás lugares del circuito "A" posee buenos hoteles y hosterías, y se adapta para la práctica de todo tipo de deportes náuticos. Está ubicado a 50 kilómetros de la ciudad de San Luis.

Circuito "B"

CIRCUITO "B"

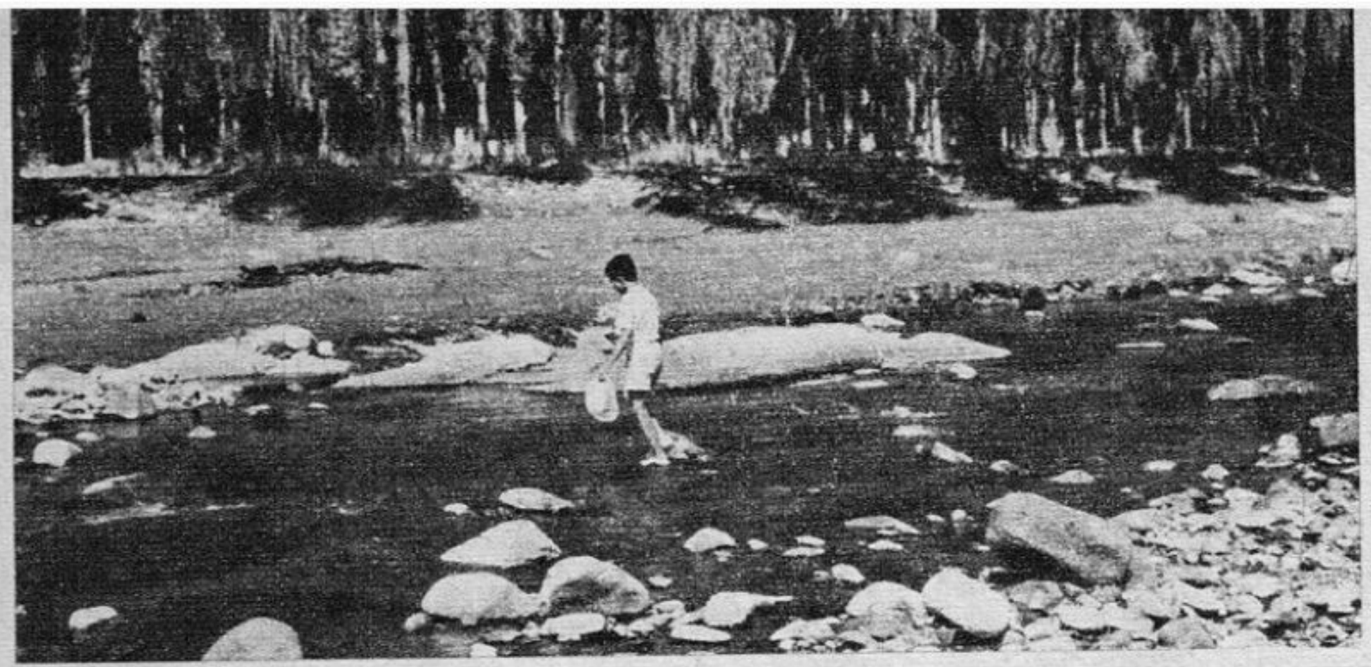
Antigua Villa de Merlo, situada a 196 kilómetros de San Luis, es uno de los más importantes centros turísticos de la provincia. Fue fundada el 1 de enero de 1797 con el nombre de Villa de Melo, en honor al virrey Pedro Melo de Portugal. Hay diversas rutas que conducen a la localidad y facilitan el acceso en automóvil. La villa posee modernos hoteles y hosterías, y cuenta con servicios mecánicos y de abastecimiento para los automovilistas. En la zona recomendamos visitar los siguientes puntos de extraordinaria belleza y excelente clima: Barranca Colorada, Rincón del Este, y Piedra Blanca. En la zona sur, sobre la sierra de los Comechingones están las localidades de Villa Elena, Papagayos, Villa Larca, del Carmen y Cortaderas. Situado sobre la ruta 148, se halla otro de los diques de San Luis, el San Felipe, de una capacidad de 35 millones de m3.

CIRCUITO "C"

Este circuito comprende el centro y norte de la provincia con un recorrido de aproximadamente 223 kilómetros, que abarca las localidades de Suyuque, H. Yrigoyen, San Francisco, L. N. Alem, el Zapallar y Quines. La ruta más indicada para llegar a los principales lugares de la zona es la 146.

En San Francisco está ubicada la primera escuela fundada por Sarmiento.

https://argentoteca.blogspot.com



SAN LUIS

HOTELES DE SAN LUIS

NOMBRE	DIRECCION		T. E.	HABIT. C/ BAÑO PR.	PRECIO POR DIA 1 PERS.
Nac. de Turismo ..	Junín y Sucre		1503	40	$ 683.— pens. completa
Plaza	Pringles 992		1026	37	$ 180.— aloj. solam.
Rex	Quintana 229		1281	40	$ 350.— pens. completa
España	Quintana 300		1151	40	$ 350.— " "
Avenida	Quintana 598		1383	21	$ 300.— " "
Cervantes	Lafinur y España		1904	11	$ 300.— " "
Royal	Colón 957		1002	16	$ 300.— " "
Vibllanco	Colón 753		1874	8	$ 245.— " "
TERMAS					
Hostería de Balde .	Termas			12	$ 300.— " "
POTRERO DE LOS FUNES					
Hostería Potrero de los Funes	P. Funes			20	$ 300.— " "
CRUZ DE PIEDRA					
Hostería Cruz de Piedra	C. de Piedra			18	$ 300.— " "
Hostería San Gerónimo	C. de Piedra			18	$ 300.— " "
EL VOLCAN					
Hotel El Volcán ..	El Volcán	(sin baño priv.)		33	$ 330.— " "
Pensión El Alemán	El Volcán			3	$ 330.— " "
Pensión Lucero ...	El Volcán			3	$ 250.— " "
EL TRAPICHE					
Hoster. Los Sauces	El Trapiche			23	$ 420.— " "
Hoster. El Trapiche	El Trapiche	(sin baño priv.)		15	$ 250.— " "
LA TOMA					
Hotel Italia	La Toma	(sin baño priv.)		8	$ 210.— " "
Hotel España ...	La Toma	(sin baño priv.)		5	$ 210.— " "
Residencial Days .	La Toma			6	$ 250.— " "
CONCARAN					
Hotel San Luis ..	Concaran	(sin baño priv.)		10	$ 220.— " "
Hotel San Martín .	Concaran	(sin baño priv.)		10	$ 220.— " "
MERLO					
Hotel El Rincón .	Merlo			65	$ 300.— " "
Parque Hotel ...	Merlo			45	$ 250.— " "
Hotel San José ..	Merlo			25	$ 200.— " "
Hostería Los Manantiales .....,	Merlo			12	$ 200.— " "
Hoster. El Hornero	Merlo			7	$ 210.— " "
Hotel Fiscal	S. Francisco			30	$ 250.— " "
Hotel Martín	S. Francisco			17	$ 200.— " "

GUIA TURISTICA DE SAN LUIS

EMERGENCIA:
Policía: 25 de Mayo 905 - T.E. 1005
Asistencia Pública: Falucho 815 - T.E. 1094
Bomberos: 25 de Mayo 905 - T. E. 1358
Sanatorio Ramos Mejía: San Martín 733 T.E. 1783
Policía Federal: Av. Quintana 86 - T.E. 1203
DIRECCIONES UTILES:
Correos y Telecomunicaciones: San Martín 611 - T.E. 1100
Sucursal Nº 1: Bolívar 402 - T.E. 1410
Telefonogramas: T. E. 1150
Ferrocarril San Martín: Av. Quintana y Lafinur - T.E. 1041
Terminal de ómnibus: Av. España y San Martín - T.E. 1021
Dirección Provincial de Turismo: San Martín 656 - T.E. 1479 (Informes: de 7 a 13 hs. y de 15 a 20 hs.)
SERVICIOS PARA AUTOMOVILISTAS:
ACA: Av. Quintana 401 - T.E. 1188
Estaciones de Servicio:
Anzulovich Hnos.: San Martín 1233 T.E. 1210
YPF: Av. Quintana 302
Dirección de Tránsito: Chacabuco 660 T.E. 1021
Banco Nación: Pringles 1001 - T. E. 1276
AEROLINEAS ARGENTINAS:
Pringles 983 - T. E. 1407
Aeródromo: Chacabuco Est. Norte T.E. 1431
EN BUENOS AIRES:
CASA DE SAN LUIS:
Bdo. de Irigoyen 230 - Capital

ATENCION

En la página 67, mapa desplegable en colores de la ruta BUENOS AIRES - SAN LUIS - MENDOZA - SAN JUAN - EL PEHUENCHE (MAULE). Si usted lo desea, puede separar el mapa de la revista, sin dañar ésta. Hágalo con cuidado.

LAS RUTAS DE PARABRISAS

Quienes deseen realizar su itinerario turístico sobre un circuito más extenso, pueden ampliar la información utilizando los siguientes mapas ya publicados por nuestra revista:

San Juan-Santa Fe-Córdoba-Rosario (Parabrisas Nº 9); Mendoza-Santiago de Chile (Parabrisas Nº 10); Mendoza-Bariloche (Parabrisas Nº 14); y Bariloche-Buenos Aires (Parabrisas Nº 11).

La actualización de precios de hoteles puede solicitarse en: Dirección Nacional de Turismo (Informes), Perú 22 - Buenos Aires.

PARABRISAS AGRADECE AL

señor Nicolás Calcagno, Director de Turismo de San Luis, y a sus eficaces colaboradoras señorita Nilda E. Sosa y señora Yolanda Aprea de Funes. Asimismo, al señor Urbano J. Núñez y señor Gert W. Schlesinger, vicepresidente del Consejo de Promoción de San Luis (Copde), la amable colaboración prestada en la elaboración de esta nota y muy especialmente a los señores Gert W. Schlesinger y Julio Fernández, de San Luis, su aporte de las fotocolor que ilustran estas páginas.

https://argentoteca.blogspot.com

AR-GEN-CA

VEA UN GORDINI POR DENTRO!

Y SEPA PORQUE GORDINI TIENE MÁS VENTAJAS

Renault Gordini es por sus características técnicas el coche más evolucionado de su tipo...

LLEVESELO HOY MISMO CON LA NUEVA FINANCIACION

DISTRICAR S.A.

DIAZ VELEZ 5228 • T.E. 89-3641

QUE TAMBIEN TIENE TODA LA LINEA IKA
RAMBLER-JEEP-BAQUEANO
UTILITARIO-ESTANCIERA-DAUPHINE

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA EL RENAULT GORDINI

Todo se perfecciona más tarde o más temprano, aun en los automóviles. En algunas ocasiones surge un modelo de gran éxito y permanece en su forma original durante algunos años. Este es el caso Gordini.

El éxito comercial del modelo Dauphine es indiscutible y se mantiene a través de los años, pero renovarse es vivir, y consecuente con eso surge el modelo Gordini, que como es lógico, es más que "la Dauphine".

A continuación de éste se pueden escribir muchas cosas, algunas de las cuales podrían ser más motor, pique, lujo y precio. Partiendo de la misma base, Industrias Káiser Argentina incorpora a la Dauphine las mejoras establecidas por Amédée Gordini, un franco-italiano cuyo fuerte consiste en todo lo relacionado con motores y automóviles de características deportivas y hasta, en algunos casos, decididamente de competición.

Gordini le dio al motor Dauphine ese toque deportivo que evidentemente le faltaba, y desde un automóvil de turismo lo llevó a algo que se asemeja mucho a un gran turismo. La diferencia fundamental entre el Gordini y la versión Dauphine radica en el motor y en la caja-puente.

Todos los elementos mecánicos, fuera de los nombrados, han sufrido pocas o ninguna variaciones. Desde el exterior se nota algo más de terminación, algún filete nuevo, etc. El cockpit está mejorado, los asientos tienen un diseño deportivo más acentuado y el interior es más lujoso.

MOTOR

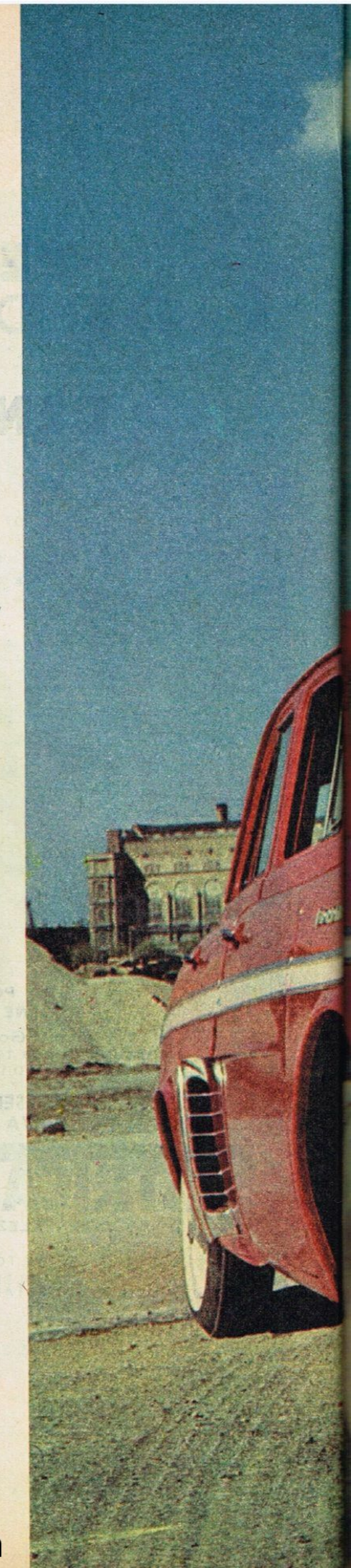
Como en el caso de "la Dauphine", el motor está colocado en la trasera del automóvil, por detrás del eje ideal de las ruedas traseras. De este modo se utiliza para el motor el lugar que correspondería al baúl de equipajes en un diseño común de motor adelante.

Consiste en un cuatro cilindros en línea, colocados verticales, de cuatro tiempos. El block del motor es de fundición de hierro gris y lleva camisas removibles húmedas, esto es, están en contacto superficial con el agua de enfriamiento. El diámetro interno de las camisas es de 58 mm. y la carrera de los pistones llega hasta los 80 milímetros. La cilindrada total es de 845 centímetros cúbicos. El índice de comprensión está llevado hasta 7,75 : 1, contra 7,25 : 1 del Dauphine.

La potencia máxima resulta de 36 CV (35,5 HP) a 4.500 revoluciones por minuto. Los pistones son de aleación liviana de aluminio y llevan tres aros, los dos superiores de compresión y el inferior de control de aceite.

Las bielas son forjadas, con el pie cortado en diagonal, y se conectan a través de cojinetes bimetálicos con el cigüeñal también forjado que gira sobre tres bancadas con el mismo tipo de elementos antifricción.

La tapa de cilindros es de fundición de aluminio y lleva las válvulas dispuestas en sentido longitudinal. La diferencia de compresión está dada por la forma de la cámara, una de las diferencias entre el equipo normal y el Gordini. Dentro de la tapa misma,



https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA EL RENAULT GORDINI

las variaciones son menores. Las válvulas están comandadas por el árbol de levas único, ubicado a la derecha del block que recibe fuerza desde el extremo trasero del cigüeñal, a través de una cascada de engranajes. La conexión entre el árbol de levas y las válvulas se hace a través de los convencionales botadores y balancines.

La alimentación del motor Gordini se realiza a través de un Solex 32 PI BT descendente que tiene cebador automático para arranque en frío, por un sistema de resorte termostático y bomba de pique. El sistema se completa con una bomba de nafta marca S.E.V. modelo 46 AJ que lleva una presión de trabajo de 190 gr/cm² (2,70 lbs, pulg²). El tanque de combustible, situado adelante, contiene 32 litros.

La lubricación es forzada, con un circuito de presión completa para los cojinetes del cigüeñal y del árbol de levas, a través de los conocidos conductos internos. La bomba de aceite es del tipo de engranajes y tiene una presión de trabajo de 1,2 kg/cm² a 600 rpm y 2,4 a 3,4 kg/cm² a 4000 rpm. El sistema va equipado con una válvula de retención del tipo de resorte cuya longitud libre es de 41 mm, espesor 0,8 mm y 10 espiras útiles.

El equipo de fábrica viene con filtro de aceite incorporado al circuito, por sistema de cartucho desechable. La cantidad de aceite lubricante con filtro incluido es de 3.250 cm. cúbicos.

El encendido está dado por el clásico circuito distribuidor-batería, y esta última tiene 6 Volts y 75-90 amperes hora. Las bujías deben ser AC 44 F (14 mm.) o equivalentes, con 0,5 a 0,7 mm. (.020" a .030").

El sistema se gobierna con un regulador de tensión (o "de voltaje") Ducellier de dos elementos y doble contacto, y se carga con un generador de 6,4 a 6,8 Volts y 30 amperes por hora a régimen máximo.

El enfriamiento es por agua de circulación forzada por bomba de paletas y por circuito de presión. Esta se mantiene por la válvula de la tapa de carga del radiador que mantiene una presión de hasta 0,28 kg/cm² (4 libras/pulg²). El control de la temperatura corre a cargo de un termostato que comienza a abrir a los 82° C y abre totalmente a los 92° C, siendo la máxima temperatura normal de funcionamiento 100 ± 2° C. La capacidad del sistema con calefactor es de 4.600 centímetros cúbicos.

TRANSMISION

A continuación del motor se extiende un embrague monodisco seco con mando mecánico a cable desde el pedal correspondiente.

Dispuesta luego del acoplamiento trasero (caja de retorno), viene la caja de velocidades con cuatro relaciones de marcha hacia adelante y una hacia atrás, con sincronización en la segunda, la tercera y la cuarta. Las relaciones de giro entre la salida del cigüeñal y la de la caja de velocidades son las siguientes:

1a.	3,70 : 1
2a.	2,28 : 1
3a.	1,52 : 1
4a.	1,035 : 1
M. Atrás	3,70 : 1

El acoplamiento trasero es por engranajes helicoidales, con una relación de 4,37 : 1. Luego, las relaciones finales entre la salida del cigüeñal y las ruedas es la siguiente:

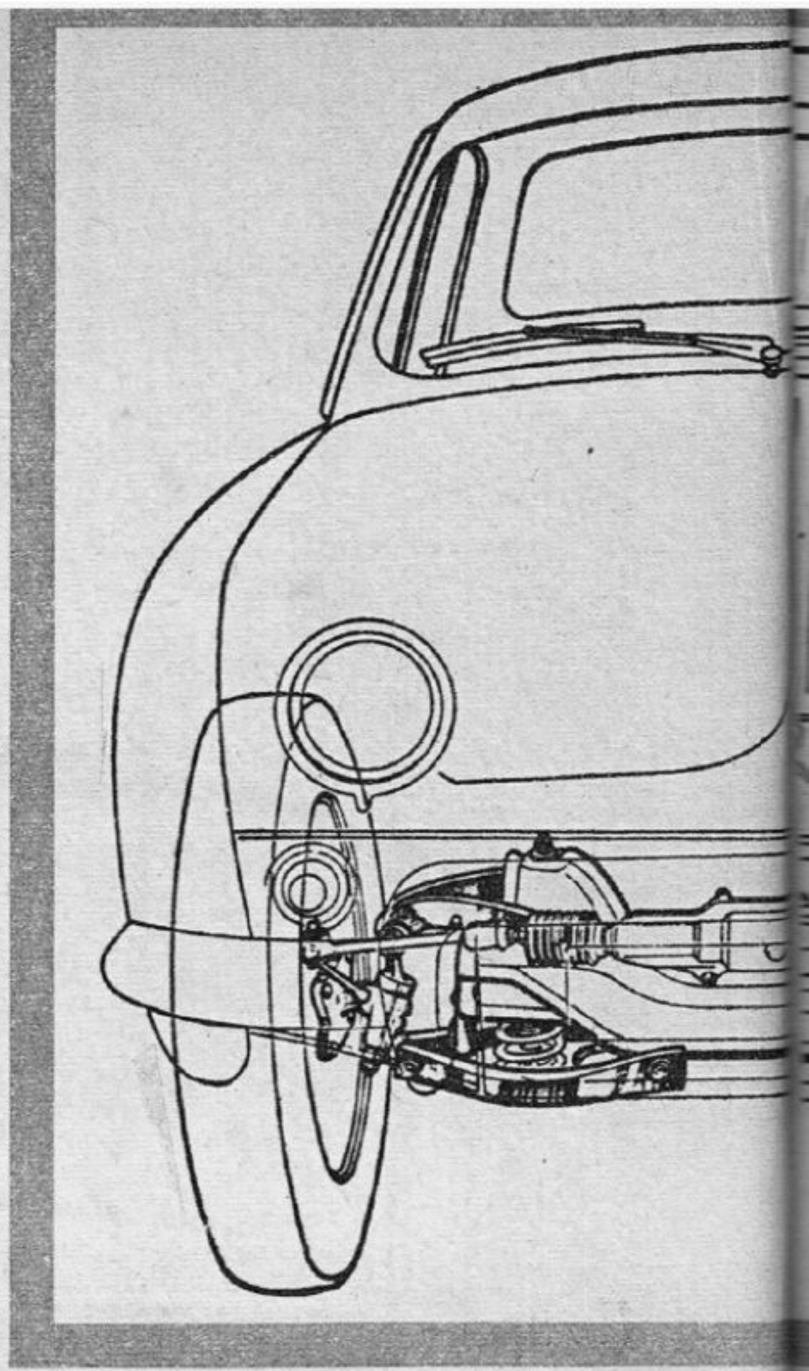
1a.	16,17 : 1
2a.	9,96 : 1
3a.	6,64 : 1
4a.	4,52 : 1
M. Atrás	16,17 : 1

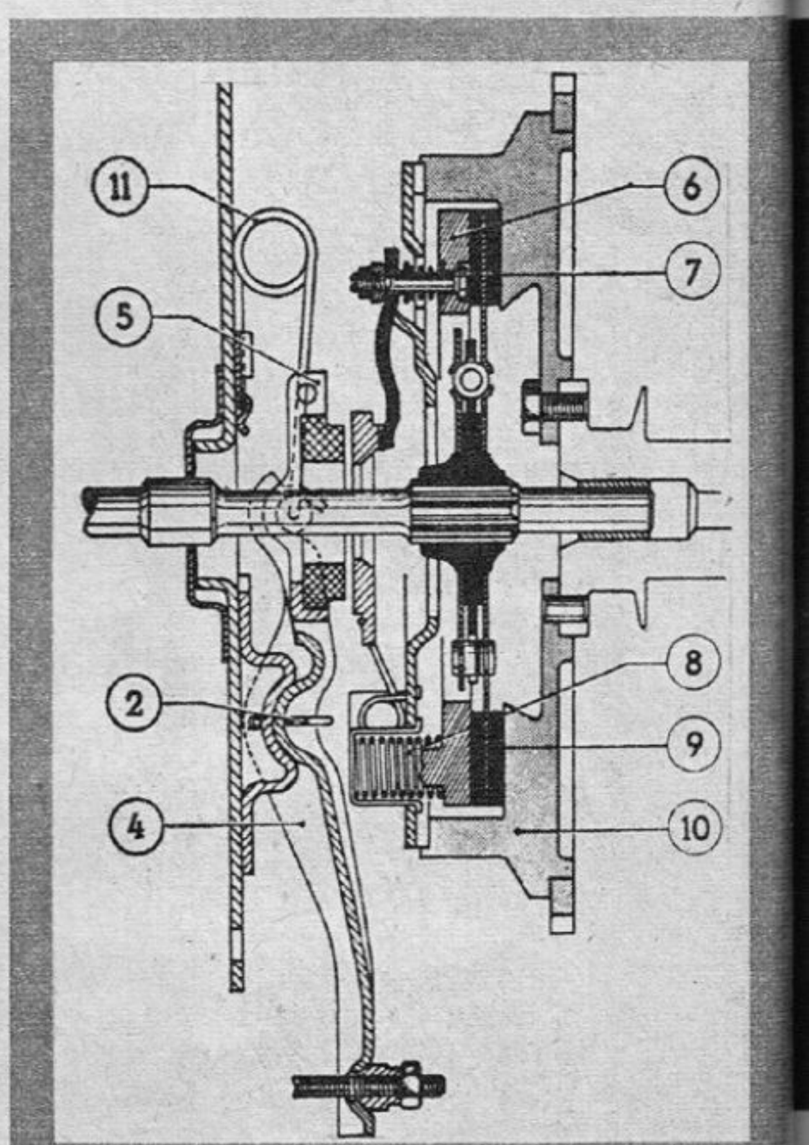
La palanca de comando de la caja de velocidad está localizada en el piso, entre los dos asientos delanteros. La transmisión del movimiento se hace por intermedio de una barra metálica que refleja los movimientos producidos por el conductor en una toma situada en la cara anterior de la caja.

SUSPENSION DELANTERA

La suspensión delantera es del tipo independiente, de trapecio desformable transversal. Ambos brazos, los superiores y los inferiores, están estampados en chapa de acero y tienen la forma triangular característica de este tipo de piezas. Los brazos van conectados a un travesaño también estampado en chapa que adopta la forma especial a tal efecto y que sirve también de vínculo de la carrocería portante, uniendo los extremos delanteros de la misma.

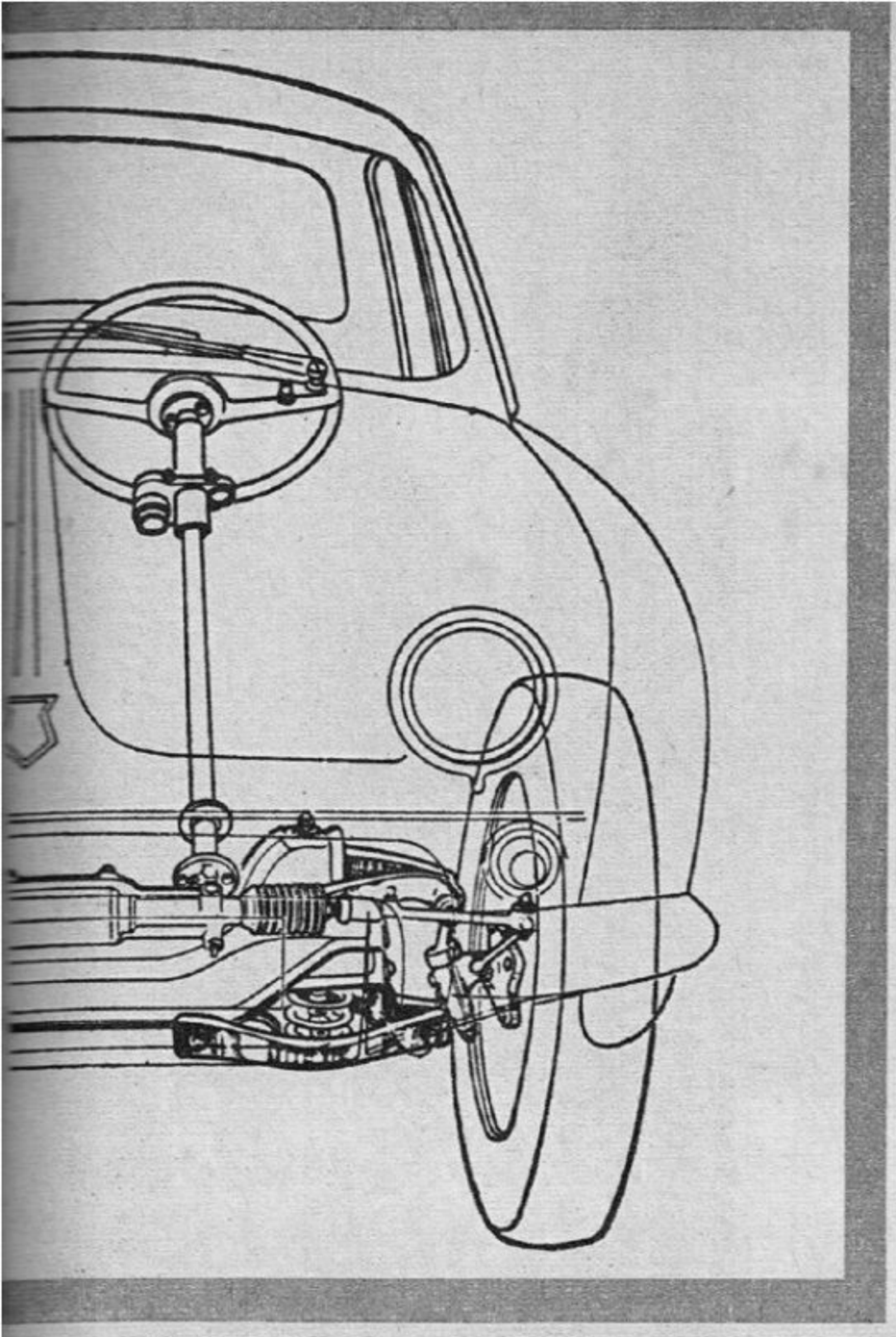
El elemento de suspensión propiamente dicho es un resorte helicoidal





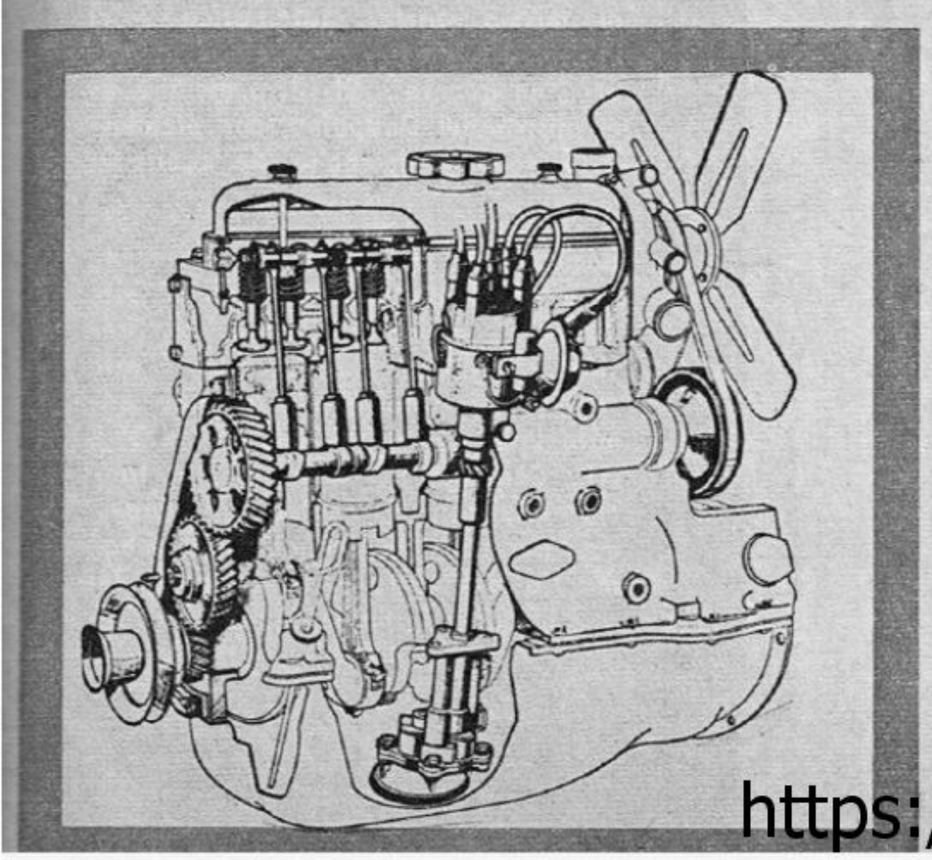
Mecanismo del embrague del Gordini, que tiene comando a cable desde el pedal correspondiente. La parte sombreada oscura corresponde al disco de fricción, disco único que trabaja en seco. El movimiento angular de la pata de presión del embrague se realiza sobre un movimiento de bola estampado en la misma pieza. El sistema de transmisión de la fuerza desde el embrague, reacciona a través de un Bowden. El sistema de embrague es similar al de la Dauphine, aunque creemos sometido a un trato más liviano por el hecho de contar con cuatro marchas, que impide el deslizamiento obligado del disco en el modelo de tres marchas.

https://argentoteca.blogspot.com



Tren delantero, suspensión y dirección del Gordini, igual a la del modelo Dauphine. La caja de dirección lleva en su interior un sistema de piñón y cremallera. En los extremos de la cremallera se encuentran los alojamientos para los movimientos de la barra de dirección que conecta la cremallera con las ruedas directrices

El motor Gordini es exteriormente muy similar al del Dauphine. La disposición de los órganos interiores es la misma, desde el momento en que sólo algunos de estos cambian, como las válvulas y resortes de válvula. El motor conserva sus características especiales, 58 mm. de diámetro y 80 de carrera. La potencia máxima está llevada a 36,6 CV a 4500 revoluciones por granaje tipo sinfín que acciona el árbol de levas forjado. lleva en su parte media el engranaje tipo sinfín que acciona el árbol de comando del distribuidor con avance centrífugo y de vacío y de la bomba de aceite. Los engranajes en línea gruesa son los que transmiten el giro desde el cigüeñal hasta el árbol de levas, y forman un sistema conocido en jergo automovilístico como "cascado de engranajes"



CUADRO DE CARACTERISTICAS

MOTOR	
Modelo	Gordini
Número de cilindros	4
Diámetro	58 mm.
Carrera	80 mm.
Cilindrada	845 cc.
Relación de compresión	7,75 : 1
Potencia efectiva	36 CV (35,5 HP) a 4500 rpm.
Luz de válvulas	admisión 0,10 a 0,15 mm. (.004 a .006) escape 0,20 a 0,25 mm. (008 a .010")
Marcha lenta	600 rpm.
Enfriamiento	por agua
Capacidad del sistema	4.600 cc. con calefactor
Tapa de radiador	0,28 Kg/cm² (4 lbs/pulg²)
Control temperatura	por termostato, abre a los 82°C.
Sistema de lubricación	a presión completa de los cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas
Capacidad de aceite	3.250 cc. con filtro
Sistema de combustible	carburador y bomba de nafta
Capacidad del tanque	32 litros
Carburador	Solex 32 PIBT
Tipo descendente	cebador automático
Bomba de nafta	S.E.V. 46 AJ
Presión	190 Gr/cm²
Sistema de encendido	por distribuidor
Avance	centrífugo y de vacío
Marca	S.E.V.
Luz de platinos	0,5 mm (.020")
Orden de encendido	1-3-4-2
Bujías	AC 44 F (14 mm)
Luz de bujías	0,5 a 0,7 mm (.020" a .030")
Sistema eléctrico	batería 6 Volts 75/90 Amperes/hora
Regulador de carga	Ducellier dos elementos (8212 A)
Generador	Máximo 5-4 Volts, 30 Amperes
Motor de arranque	Ducellier
TRANSMISION	
Embrague	monodisco seco
Mando	mecánico a cable
Accionamiento	por placa de presión
Caja de velocidades	de retorno
Node marchas	4 + 1
Relaciones	1ª ..... 3,7 : 1
	2ª ..... 2,28 : 1 sincronizada
	3ª ..... 1,52 : 1 sincronizada
	4ª ..... 1,035: 1 sincronizada
Acoplamiento trasero	engranajes helicoidales
Relación piñón-corona	4,37 : 1
Relaciones finales	1ª ..... 16,17 : 1
	2ª ..... 9,96 : 1
	3ª ..... 6,64 : 1
	4ª ..... 4,52 : 1
	M. Atrás .... 16,7 : 1
SUSPENSION DELANTERA	
Tipo	independiente por trapecio desformable resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos hidráulicos
Suspensión trasera	independiente por semiejes columpiantes resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos hidráulicos
DIRECCION	
Tipo	a cremallera con resortes de retroceso interior colocado en cárter cerrado
Desmultiplicación	24 : 1
FRENOS	
Tipo	Hidráulicos autocentrantes
Diámetro de campanas	228,6 mm.

https://argentoteca.blogspot.com

AQUI ESTA EL RENAULT GORDINI

que corre entre el miembro de unión de ambas suspensiones hasta una cazoleta ubicada entre las alas triangulares. El movimiento ascendente y el descendente están limitados por topes de goma que amortiguan las posiciones extremas de los brazos de suspensión.

Los bujes superiores e inferiores internos de los brazos de suspensión son de goma con eje de acero, completamente desarmables.

Ambos extremos de la suspensión delantera están vinculados entre sí a través de una barra antirrol o estabilizadora que está vinculada a través de bujes de goma con la carrocería y por unas bielitas articuladas. La barra afecta la forma de "U".

Cuando el automóvil toma una curva tiende a inclinarse hacia el lado de afuera de la misma. Luego, la rueda exterior se cierra comprimiendo el resorte de suspensión. En este punto la barra antirrol, que sigue la trayectoria impuesta por las ruedas, tiende a comprimir la rueda interior, con lo que se consigue que el lado interno del automóvil se acerque al suelo, disminuyendo el ángulo de rolido.

Como elementos de amortiguación, el Gordini incorpora dos hidráulicos telescópicos que corren por dentro del resorte de suspensión. En el extremo inferior del amortiguador se incorpora un elemento de goma que envolvindo el eje del mismo, hace de tope suplementario de seguridad.

SUSPENSION TRASERA

El diseño de la suspensión de las ruedas posteriores es del tipo "swing axle" o semieje columpiante. Las ruedas están guiadas en un moviminto circular por las cañoneras, que pivotean a la salida de la caja-puente. Dentro de las cañoneras y a la altura dl pivote se encuentra el movimiento universal de los palieres. Las reacciones longitudinales del tren trasero están también controladas por las cañoneras a la salida de la caja.

Sobre los extremos exteriores de ambas cañoneras existen unas cazoletas en donde apoyan los resortes helicoidales que son los verdaderos elementos de suspensión. Siempre sobre el mismo plano y algo hacia adentro se encuentran los Aerostables, suspensiones neumáticas de goma que trabajan con la compresión a que las somete el movimiento ascendente de las cañoneras.

El tope de rebote es un correa que envuelve la cañonera por su parte inferior. Como en el caso anterior, los amortiguadores son tele-hidráulicos.

FRENOS

Los elementos frenantes son hidráulicos de campana autocentrantes en las cuatro ruedas, con campanas de fundición de hierro sin pista especial de frenado. Para conservar una correcta potencia de frenado entre las ruedas delanteras y las traseras, las cintas y los cilindros de las segundas son más grandes que los de las primeras. Diámetro de cilindros adelante 22 mm. y atrás 19 mm. Ancho de cintas de freno 35 mm. adelante y 30 mm. atrás. El sistema cuenta además con una válvula reguladora de presión que cierra el circuito trasero cuando la presión en el mismo sobrepasa los 50 Kg/cm².

DIRECCION

La caja de dirección es del tipo de piñón y cremallera con una relación de desmultiplicación de 24 : 1 entre ambos engranajes. La caja incorpora en su interior un resorte de retroceso colocado en cárter cerrado. El radio de giro del automóvil es, según fábrica, de 4,55 metros. Desde los extremos de la barra de dirección (la que lleva la cremallera) hasta los brazos de ruedas, corren las clásicas varillas regulables con movimiento universales. Todo el sistema se extiende por delante del eje ideal de las ruedas delanteras.

CARROCERIA

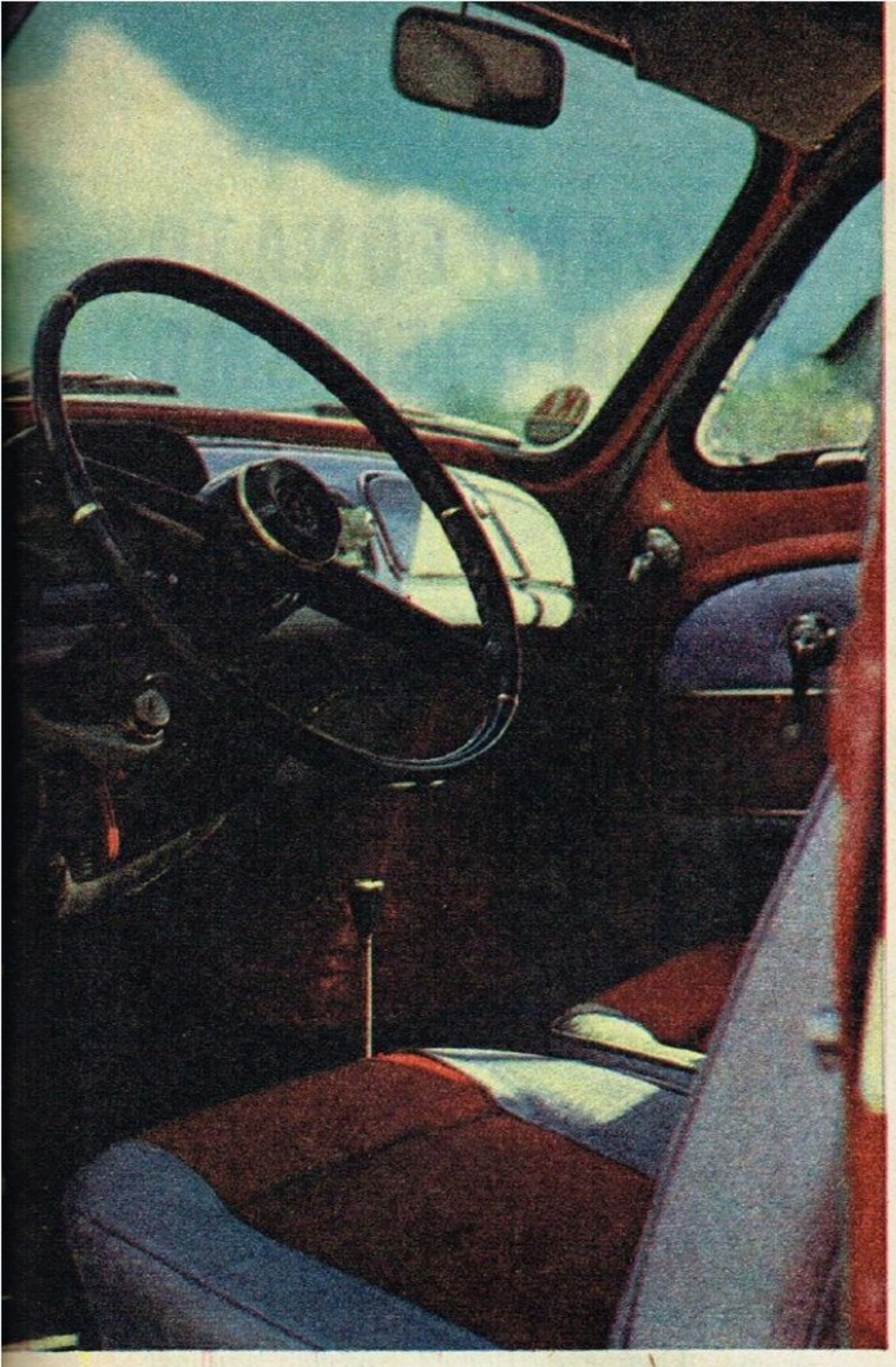
En un todo de acuerdo con la actual tendencia, la carrocería del Gordini es autosoportada, consiguiéndose de este modo rigidez y liviandad. Como piezas centrales de resistencia se consideran el piso, largueros longitudinales incorporados al piso, soportes delantero y trasero de suspensión, faldones de guardabarros, paneles delantero y trasero y marcos de puertas y de parabrisas y luneta. *

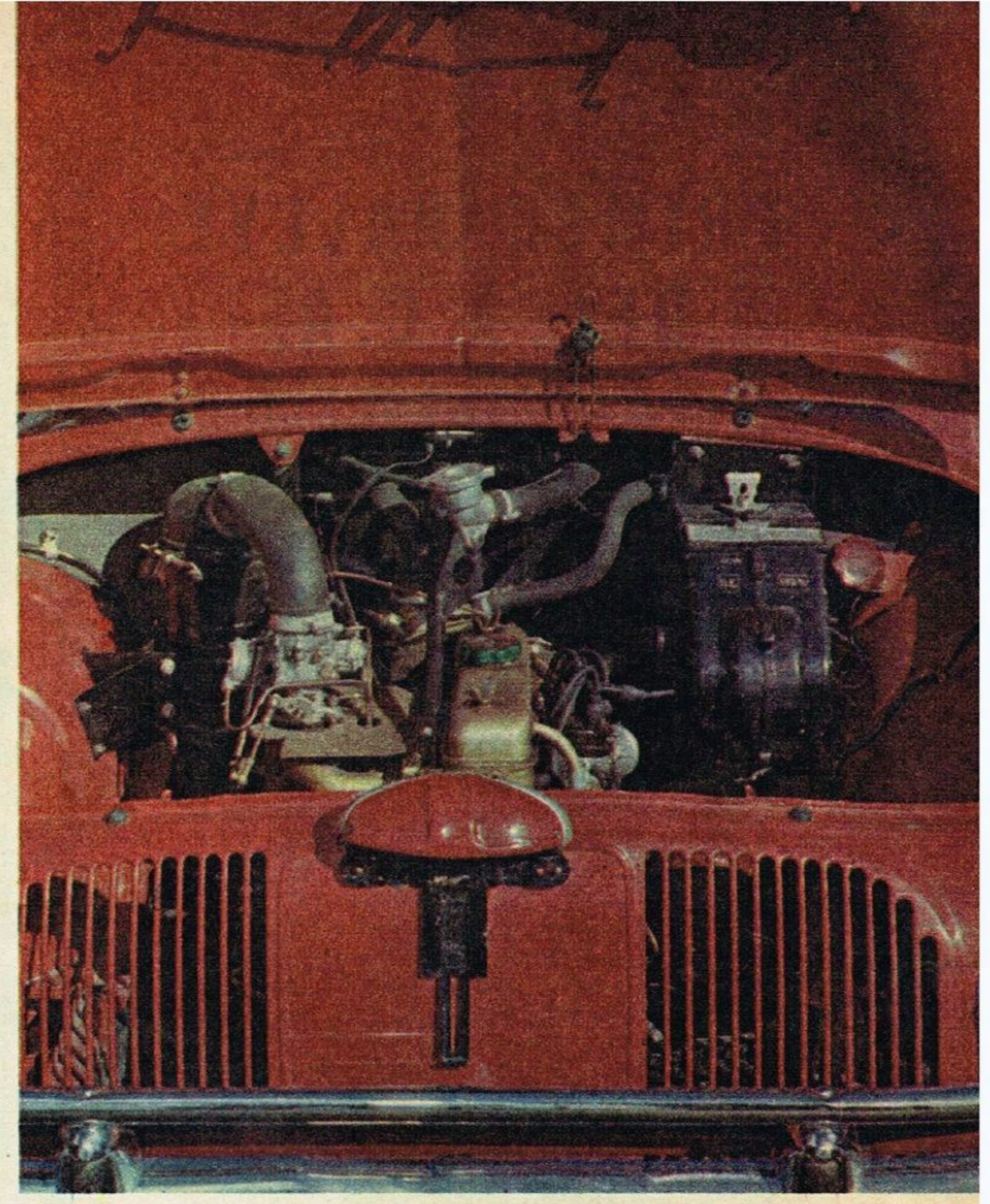
El pescante del Gordini es una versión corregida y mejorada del que corresponde al Dauphine. El volante es similar pero terminado en negro con adornos dorados, y los asientos son individuales, del tipo "butaca", con tapizado a dos colores. Además, el Gordini trae como norma algunos accesorios que son opcionales a costo adicional en el modelo Dauphine

El carburador del Gordini es un Solex 32PBIC, teniendo por lo tanto 4 mm. más de área de difusor que el 28PBIC que equipa a los Dauphine. Por lo demás es igual, con el mismo starter automático y el mismo sistema de carburación, pique, etc., en general. El filtro de aire es el mismo del Dauphine, con elemento seco y de baño de aceite.

Básicamente igual que el motor Ventoux del Renault Dauphine, el Gordini tiene en cambio mayor compresión, carburador más grande, y otro reglaje de árbol de levas, que admite incrementar la potencia a 35,5 HP. Otro detalle de suma importancia es la caja de cuatro velocidades, que permite un mejor aprovechamiento del régimen de marcha del motor

https://argentoteca.blogspot.com





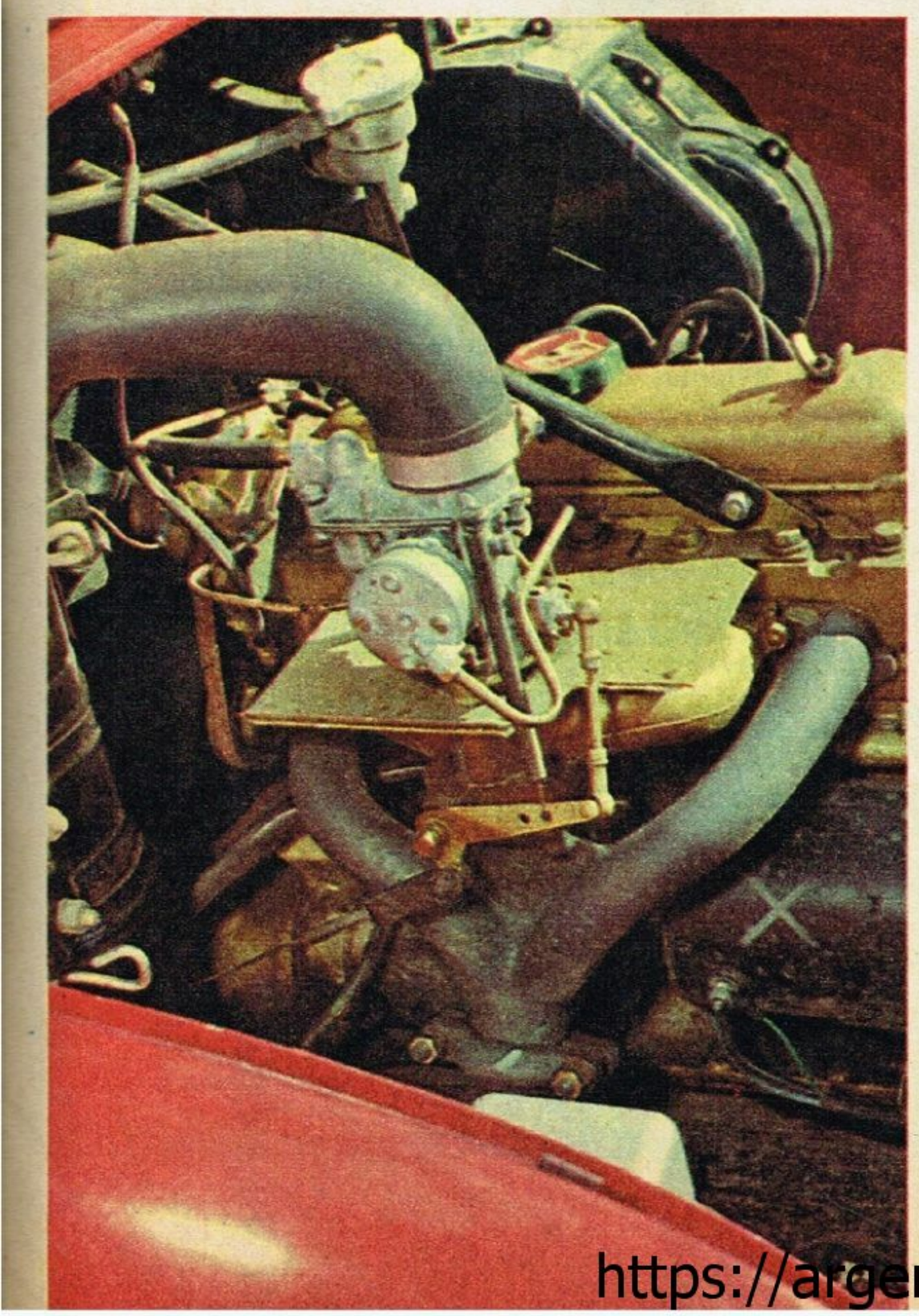
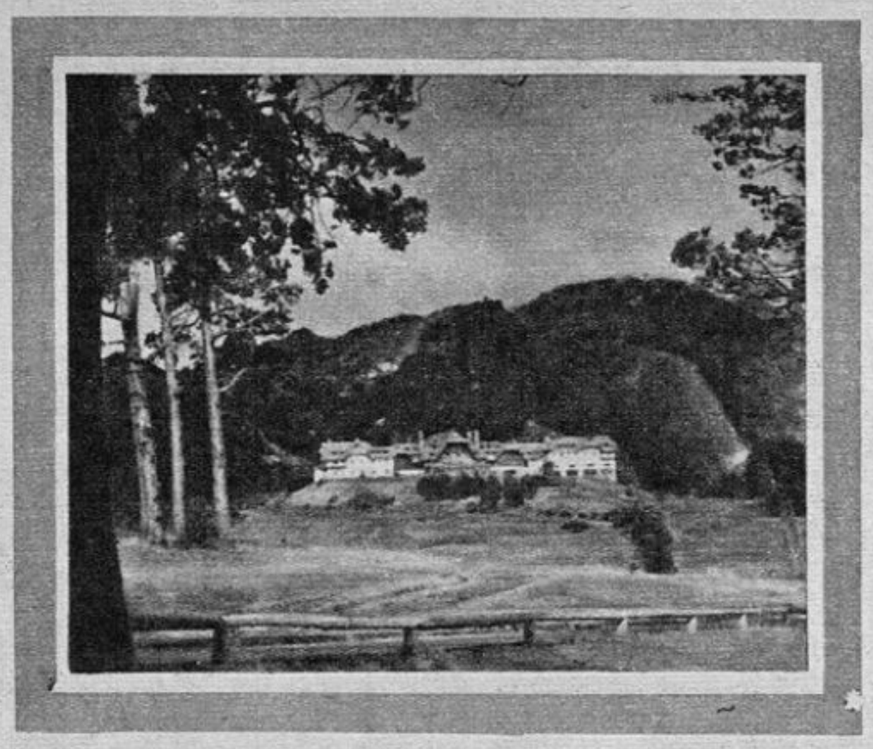


TABLA DE DETALLES DE CARROCERIA

Arranque eléctrico	sí
Arranque en la llave de contacto	sí
Bocina doble o simple	doble
Aro bocina en el volante	no
Luces en el motor	sí
Luces en la guantera	no
Luces en el baúl	no
Apertura de las puertas delanteras	adelante
Colocación palanca de cambios	en el piso
Colocación palanca freno de mano	en el piso
Medidor de nafta	aguja
Medidor de presión de aceite	luz verde
Medidor de temperatura	aguja
Amperímetro	luz verde
Parcial de kilometraje	no
Reloj	no
Ceniceros	uno
Espacio para radio	sí
Radio	opcional
Lavaparabrisas	sí
Limpiaparabrisas	sí
Calefacción	sí
Ventilador de calefacción	sí
Reóstato de luces del tablero	no
Traba de dirección	sí
Comando de luces	columna de dirección
Comando de indicador virajes	columna de dirección
Cerradura de las puertas	dos adelante
Cerradura del tanque de nafta	no
Cerradura en el baúl	no
Ventilete de aire	dos adelante
Espejo exterior	no
Manijas de puertas	tipo palanca
Tapizado	símil-cuero
Alfombra	goma
Respaldo delantero graduable	no
Posabrazos	sí
Colocación de la batería	adelante
Viseras para el sol	dos
Ventanas	tipo levadizo adelante tipo corredzo atrás

https://argentoteca.blogspot.com

PRIMER RALLYE DEL A. C. A.



El 11 de marzo próximo se iniciará desde Buenos Aires la disputa del Primer Rallye organizado por el Automóvil Club Argentino, teniendo como meta a la ciudad de San Carlos de Bariloche.

Este tipo de pruebas tiene en Europa una difusión muy amplia, y la realización de cada una de ellas congrega centenares de participantes de varios países, constituyendo verdaderos eventos internacionales, de tal manera que las más importantes son consideradas puntables para el campeonato europeo de Gran Turismo.

La fama de algunos de los Rallyes europeos ha trascendido los límites del continente: en primerísimo lugar el Rallye de Montecarlo, hacia cuyo destino final deben concurrir competidores que parten de Atenas, Roma, París, Estocolmo, Glasgow etc.; el Tulpen Rallye prueba máxima en su tipo en Holanda; el Rallye griego "Acroplis"; la Coupe des Alpes, etc.

Las competencias abarcan en general recorridos muy extensos del orden de los 3.000 kilómetros, que deben recorrerse en ciertos casos casi ininterrumpidamente, combinándose con pruebas de velocidad, aceleración, trepada, etc., y culminando en magníficas reuniones sociales en las que se entregan los premios

Si bien las rutas europeas son excelentes, la cruda temporada invernal las torna en muchos casos sumamente difíciles de transitar, debido a las acumulaciones de nieve y hielo. Esto hace que los conductores vean sometidas sus capacidades conductivas a dura prueba.

De este tipo de pruebas han surgido nombres bien conocidos por los argentinos: Schock, Andersson y Rosqvist.

En nuestro país existe solamente un antecedente de envergadura: el Rallye a Mendoza organizado por la A. A. A. Sport y el Club Argentino de Regularidad en el año 1960.

En momentos de cerrarse esta crónica, el A. C. A. está dando los últimos toques al Reglamento y fecha definitiva de la competencia. *

UN CAMPEONATO DE VOLOVELISMO

Entre los días 10 y 24 de febrero se desarrollará en la ciudad de Junín (Prov. de Buenos Aires) el IX Campeonato Mundial de vuelo a vela. El escenario de la prueba será el aeródromo "Laguna de Gómez", situado a nueve kilómetros al sud-sudoeste de Junín.

La competencia —que se realiza por primera vez fuera de Europa y también por primera vez en Argentina y América— contará con la participación de 24 naciones: Argentina, Alemania Occidental, Austria, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, Dinamarca, España Norteamérica, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Israel, Italia, Japón, Noruega, Polonia, Rodesia, Suecia, Suiza, Yugoslavia.

Sesenta y siete pilotos entrarán en la prueba, divididos en dos clases: "stándard" y "abierta". El equipo argentino estará integrado por los pilotos Rogelio Berretta Rodolfo Hossinger y José S. Ortner. Suplente: Héctor Macarrón. Jefe de equipo: Jorge Alberto Bretoni.

Argentina facilita a los equipos que no traen planeadores propios aparatos de diferentes tipos, entre los cuales se hallan los Ka. 6, Skylark 3 y Sky 34, habiéndose destinado 30 veleros a tal finalidad.

La prueba será completada con varios festejos. Será elegida la reina del volovelismo y habrá concursos de fotografía para profesionales y aficionados, reporteros gráficos y crónicas periodísticas sobre el campeonato.

Para datos sobre esta interesante actividad dirigirse a la sede provisional de la comisión organizadora del Campeonato, calle Esmeralda 276, T. E. 45-2921, Buenos Aires, República Argentina.

Las delegaciones tendrán lugar de alojamiento en las proximidades del lugar de la prueba, con agradable balneario y frondosa arboleda. *

https://argentoteca.blogspot.com

TIENE LA BUJIA QUE NECESITA SU VEHICULO

Si Ud. tiene una unidad de fabricación nacional aquí está la tabla donde encontrará la bujía CHAMPION que necesita:

AUTOMOVILES:

MODELO	BUJIA NORMAL
AUTOAR	Ver el motor que corresponde
ALCRE	L-85
BORGWARD	730 ó L-87Y
CHEVROLET 400	UN-12Y
CISITALIA	L-7
CITROEN 2 CV	H-8
DE CARLO 600/700	N-3
DI TELLA 1500	N-5
D.K.W. 1000	UK-10
ESTANCIERA	J-8
FIAT 600, 1100 y 2100	L-7
Para uso intenso en ciudad	H-8
FALCON	F-14Y
GRACIELA	UK-10
GOLIATH-HANSA	L-85
HEINKEL	L-85
ISARD ROYAL 700	L-85
ISARD 300 y 400	UK-10
JEEP	J-8
KAISER BERGANTIN	J-8
KAISER CARABELA	J-8
N.S.U. PRINZ	N-5
PEUGEOT 403/404	H-8
RAMBLER	H-10
RENAULT DAUPHINE	H-8
SIMCA	H-8
VALIANT	UN-12Y o N-12Y
ZUNDER	L-85

CAMIONES Y PICK-UPS:

ARGENTA	N-5
AUTOAR	Ver el motor que corresponde
CHEVROLET	UJ-8 ó J-8
Servicio Pesado	UJ-6 ó J-6
CITROEN	H-8
DE SOTO D100 y D400	J-7
D.K.W.	UK-10
DODGE D100 y D400	J-7
FARGO D100 y D400	J-7
FORD F100, 350, 500/600	860
Servicio Pesado	F-10
FALCON	F-14Y
IKA Todos los modelos	J-8
STUDEBAKER	H-14Y

Para vehículos importados, cualquiera sea su marca o modelo, consulte la tabla completa de bujías CHAMPION en el momento de la compra.
Después de 16.000 km. de uso cambie las bujías de su vehículo...

COLOQUE CHAMPION

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES ARGENTINOS

El ISARD ROYAL T 700, un producto alemán en una pista de equitación argentina. Este auto de pequeña cilindrada utiliza soluciones de auto de alto cubicaje. Tiene un motor de dos cilindros opuestos, ubicado adelante, enfriado por aire forzado de 30 HP (DIN) a 4.900 rpm.

Los cilindros son removibles, con aletas de refrigeración con un diámetro de 72 mm. y una carrera de 78 mm. que dan una cilindrada de 688 centímetros cúbicos. Tiene un índice de compresión de 7,2 : 1 que le permite usar nafta común sin inconvenientes.

El embrague se encuentra entre la caja de velocidades y el motor, que se hallan colocados de manera convencional.

Las ruedas delanteras tienen suspensión independiente formada por dos brazos "A" y el eje trasero es rígido, sostenido por dos elásticos.

El RAMBLER es uno de los compactos de origen americano fabricados en el país por Industrias Kaiser Argentina y que en nuestro medio es un automóvil familiar grande.

El grupo motriz es el bien conocido motor 6 L 226 de Kaiser de seis cilindros en línea enfriado por agua de 119 HP a 4000 RPM con 7,3 : 1 de relación de compresión. La cilindrada es de 3707 centímetros cúbicos.

Lleva un embrague monodisco seco de mando mecánico ubicado entre el motor y la caja de cambios, que es de tres velocidades hacia adelante y una hacia atrás, con la segunda y tercera sincronizadas.

La suspensión delantera es independiente a trapecio deformable con brazo superior en A y brazo inferior único con barras oblicuas.

La carrocería es autoportante y lleva atrás un eje rígido con espirales.

https://argentoteca.blogspot.com

PEUGEOT 404 el automóvil prestigioso de origen francés que ha abandonado cánones clásicos para presentar soluciones novedosas, a algunos problemas de diseño y ubicación.

El motor es un seis cilindros en línea, enfriado por agua de 84 x 73 mm. con una cilindrada de 1618 centímetros cúbicos con compresión de 7,2 : 1 que da 72 HP a 5400 RPM.

Las válvulas están dispuestas en la tapa de cilindros y el ventilador es desacoplable automáticamente.

La caja de velocidades tiene cuatro marchas hacia adelante sincronizadas y una hacia atrás con el comando de la misma en una palanca en la columna de dirección.

La suspensión delantera es independiente tipo McPherson; con un tubo vertical reemplaza el brazo superior.

Atrás lleva un eje rígido con brazo panhard.

El NSU Prinz 30, el automóvil de origen alemán de pequeña cilindrada preferido por nuestra juventud por sus características deportivas.

Es un auto de dos puertas para cuatro pasajeros con motor atrás sobre el eje propulsor y carrocería monocasco.

Tiene un motor en línea de dos cilindros dispuestos paralelamente de cuatro tiempos y enfriado por aire. Tiene 75 x 66 mm. con una cilindrada de 583 centímetros cúbicos que con 7,2:1 de índice de compresión produce 34 HP a 5500 RPM por norma SAE.

Este motor tiene las válvulas en la tapa de cilindros comandada por un árbol de levas y un ingenioso sistema de accionamiento por bielas. Tiene una caja de velocidad de cuatro marchas hacia adelante, todas sincronizadas y una atrás.

DE CARLO 700. Por las impecables carreteras alemanas rueda el BMW. Por la red vial argentina rueda el De Carlo 700, la réplica de aquél.

Este coche de fabricación nacional cuenta con finísimos detalles de confort y es un ejemplo de que lo pueden conseguir las técnicas modernas de construcción en vehículos de baja cilindrada.

Preside la concepción del De Carlo 700 el vital ahorro de espacio. Lo que en un automóvil standard es sitio destinado al baúl trasero, aquí es ubicación del motor, el cual forma una unidad con la caja de velocidades, el embrague y el diferencial. El motor es enfriado a aire, siguiendo los clásicos lineamientos BMW. La caja tiene cuatro marchas, todas sincronizadas, permitiendo un manejo ágil y agradable. Tiene suspensión toda independiente.

https://argentoteca.blogspot.com

PROBAMOS EL ROVER

En la pista de Le Mans, pudimos ver y probar el coche Rover a turbina, mientras conversamos sobre sus características con los técnicos de la firma inglesa. La Rover, por primera vez en 1950, experimentó públicamente un coche con este tipo de motor, causando gran sensación e impulsando a varios otros constructores a ensayar el mismo sistema, con diferente éxito y sin consecuencias. En cambio, la Rover sigue con sus experimentos, y el coche que vimos y probamos es el más reciente prototipo de la serie conocido como el T 4

¿Por qué la Rover se metió en esto? Pues porque estuvo conectada desde el vamos con las experiencias del mayor Whittle, inventor de la turbina para aviación, y algunos pensaron en estudiar las posibilidades de este tipo de motor para los automóviles.

En este último modelo se ha logrado producir un coche con características similares a los normalmente equipados con motor de nafta, o sea que se han eliminado todos los defectos que al principio tenía la turbina, menos uno, el del consumo, que es todavía algo elevado a baja velocidad, o sea cuando el motor no rinde al máximo; por lo demás, el coche es silencioso y sin escapes molestos de aire excesivamente caliente.

Como puede verse por las fotos, se trata de un coche de aspecto normal, habiéndose evitado caer en lo ridículo de los coches que parecen cohetes; éste es de líneas sobrias, diríamos "inglesas", y tiene una parte delantera que recuerda algo al Ford Cónsul 315. El interior del sedan cuatro puertas es normal, terminado en cuero con cinco asientos. Donde se nota algo raro es en el tablero, que lleva instrumentos desusados, y en un panel adicional para medidas especiales, que naturalmente desaparecería en un coche de producción en serie.

Se ve, por ejemplo, un indicador de temperatura de gases en la tobera de la turbina, y un cuentavueltas de la misma, además de algunos termómetros de aceite.

¿Qué pasa cuando se pone en marcha? Al girar la llave de contacto como en cualquier coche moderno se percibe un leve zumbido en vez del carraspeo del motor de arranque; después de algunos segundos el cuentavueltas de la turbina primaria (aquella que está acoplada con el compresor, formando lo que se llama en términos técnicos el generador de gas) está indicando 40.000 r.p.m., y a esta velocidad el inyector de combustible se abre, el motor de arranque se desconecta, el sistema de encendido se apaga, y el motor marcha solo.

Está de más decir que el motor de turbina no vibra para nada, y el ruido ha sido tan bien aislado que en el interior del coche no se siente para nada cuando se anda, y en el exterior se siente algo así como el ruido de una aspiradora eléctrica que funcionase en la pieza de al lado. En cuanto a los gases de escape, salen debajo de la cola del auto, a una temperatura de 150 grados, y mezclándose con el aire ambiente no se percibe prácticamente más calor que del de un escape de un motor común. Cuando el coche está marchando a la máxima potencia, la temperatura de los gases de escape es de 250 grados, pero téngase en cuenta que a la máxima potencia del motor corresponde una velocidad de 200 km. por hora.

El manejo del coche no tiene nada de extraordinario: hay dos pedales para acelerador y freno, y ninguna palanca de cambio; sólo una llave en el tablero para marcha adelante y atrás, que se obtienen por mando eléctrico en la caja epicicloidal de reducción. El arranque es "casi" instantáneo al oprimir el acelerador; es decir, que hay una pausa, muy

https://argentoteca.blogspot.com

TODA

la familia
en el
automóvil
que lo
tiene

TODO!

https://argentoteca.blogspot.com

Asientos reclinables y apoya-cabeza desmontable opcionales, para mayor confort en los largos viajes

Nada mejor que un coche nu
ese "toque" que faltaba! Y n
Cross Country para llevar a
familia. Decídase por Rambler
estas vacaciones! Las reconoci
cualidades del Rambler Cross
metros y kilómetros de momen
suspensión, su potencia (119
despeje del suelo (apenas meno
amplitud interior que proporc
6 personas adultas y su espa
paje, le harán disfrutar sus
Bariloche y desde Mar del Pla
de 260 concesionarios IKA le
donde esté o donde vaya.

https://argentoteca.blogspot.com

que un coche nuevo para agregar a su vida
que faltaba! Y nada mejor que un Rambler
ry para llevar a cualquier parte a TODA la
ídase por Rambler y conozca nuevos paisajes
nes! Las reconocidas y ampliamente probadas
el Rambler Cross Country le depararán kiló-
ómetros de momentos felices. Su extraordinaria
su potencia (119 HP auténticos), su mayor
uelo (apenas menor que el de un Jeep), su gran
erior que proporciona espacio de sobra para
adultas y su espacio extra para todo el equi-
rán disfrutar sus viajes desde Humahuaca a
desde Mar del Plata a Mendoza. Además, más
esionarios IKA le brindan repuestos y service
donde vaya.

CROSS COUNTRY

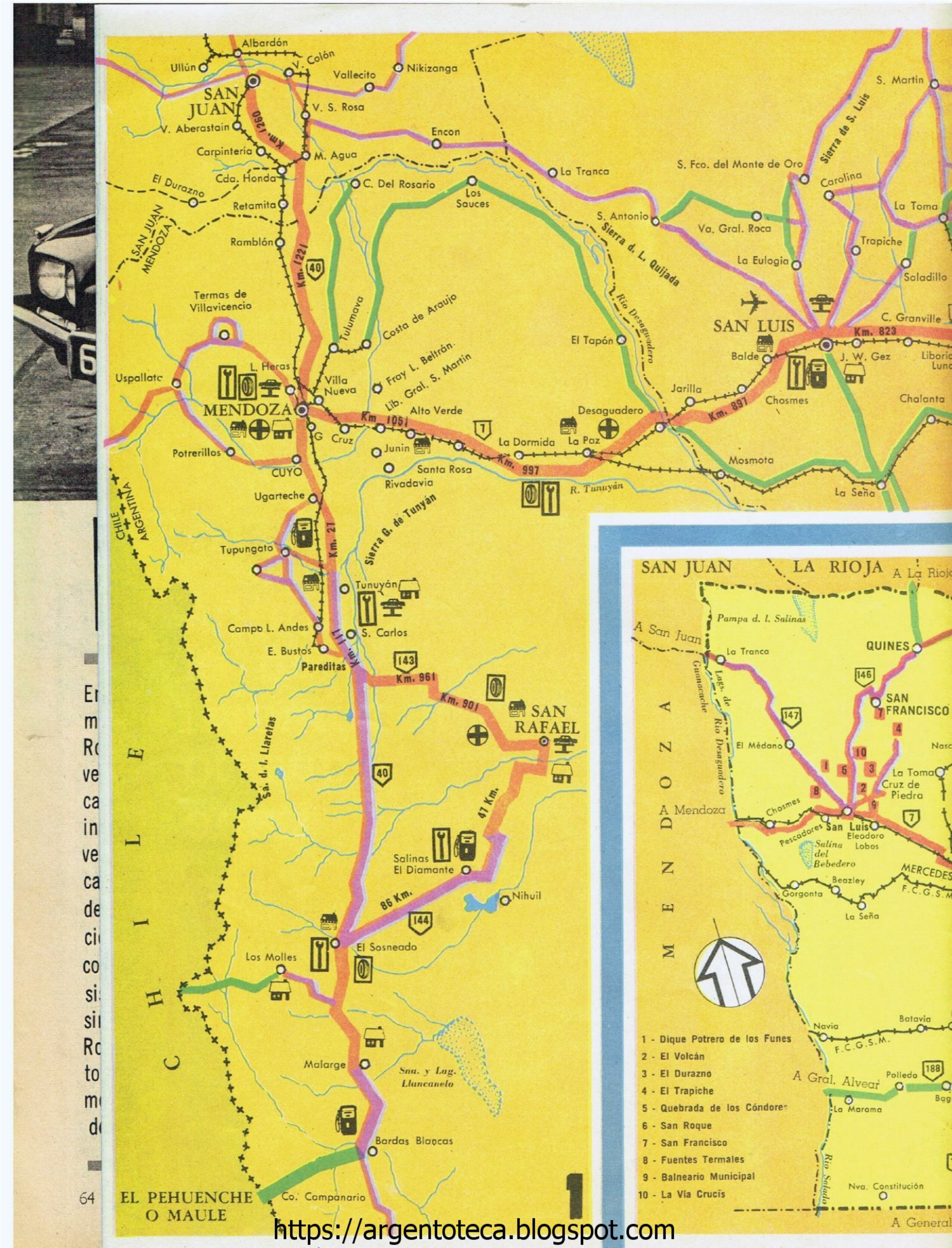
Rambler

ES UN PRODUCTO DE INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA

Plazos de financiación de hasta 24 meses mediante el plan IKA de PERMANENTE S. A. C. y F.

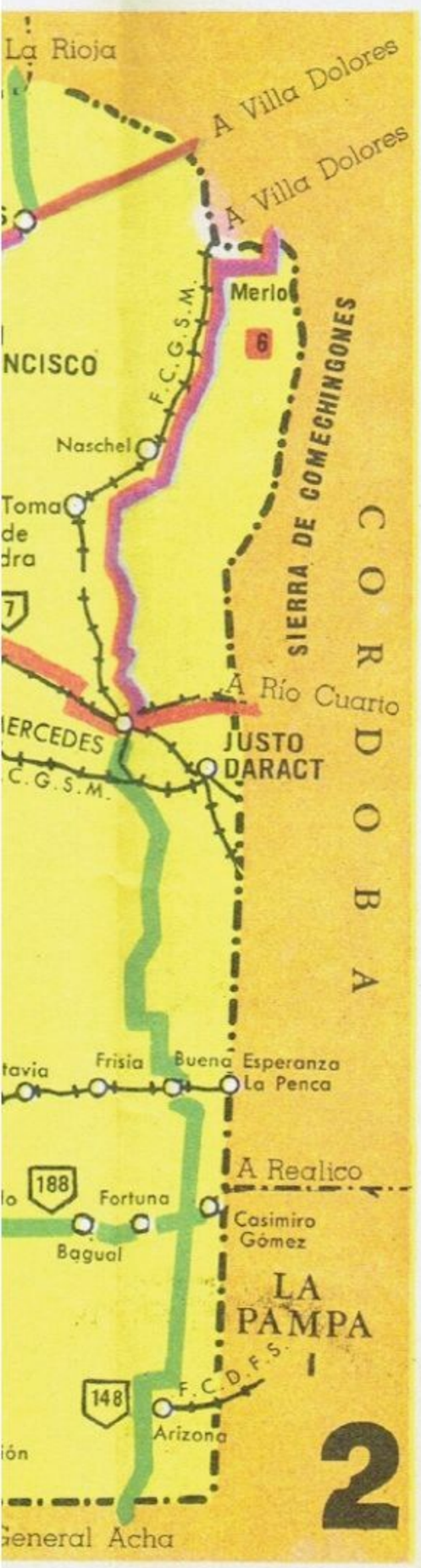
LINO PALACIO y CIA.

https://argentoteca.blogspot.com

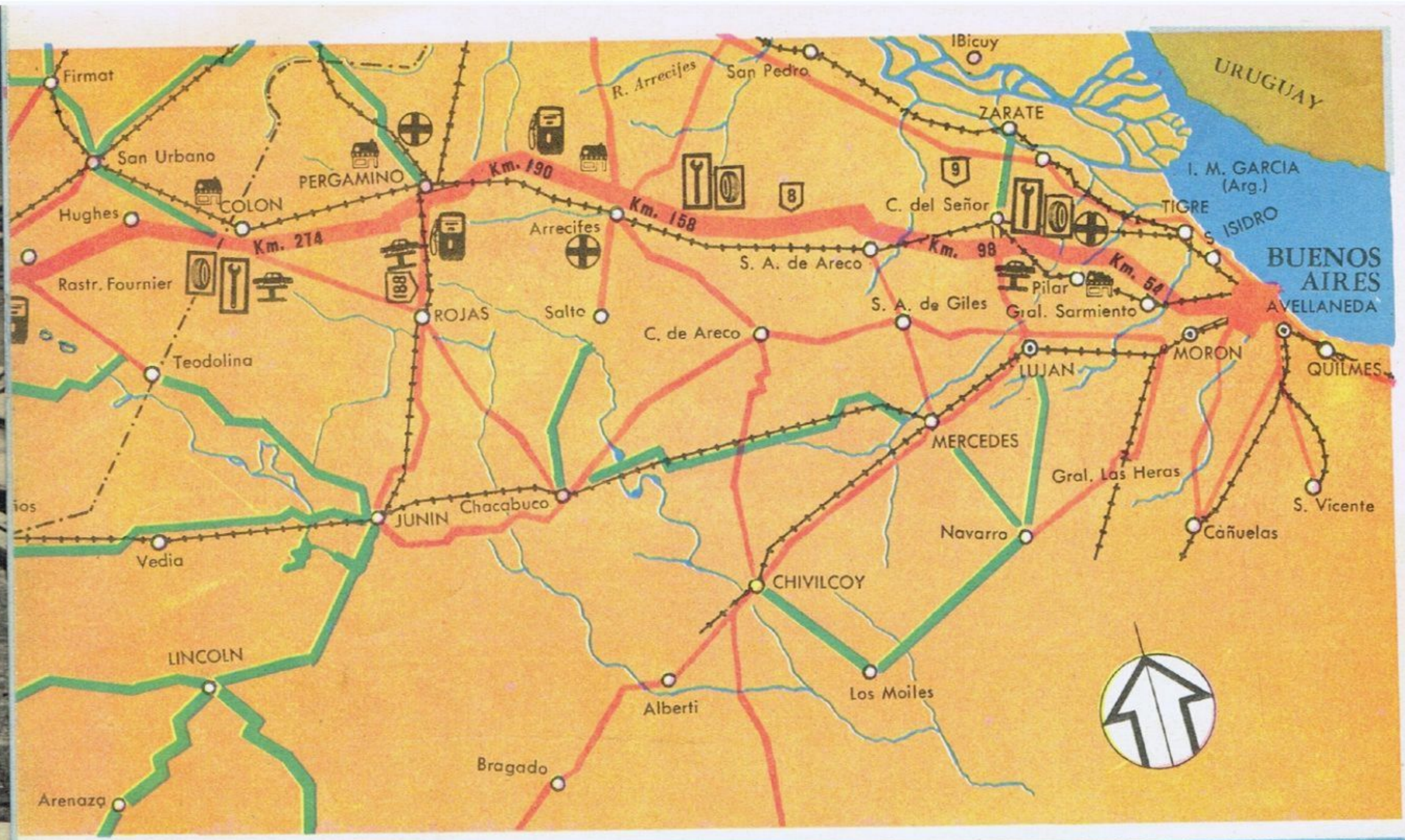


https://argentoteca.blogspot.com

artín
Concarán
Va. Larca
RIO CUARTO
V. del Carmen
Naschel
Toma
S. J. de Morro
Saladillo
Las Vizcacheras
ranville
Liborio Luna
MERCEDES
Chalanta
Lavaisse
Holmberg
Km. 613
Km. 655
Sampacho
Chaján
Chazón
Villa Reducción
Km. 560
Alejandro Roca
La Carlota
Mte. Maiz
Chañar Ladeado
VENADO TUERTO
Km. 431
Km. 304
Canals
Arias
Viamonte
Sancti Spiritu
La Cesira
Aarón Castellai
Vicuña MacKenna
Gral. Levalle
Laboulaye
RUFINO
Washington
Justo Daract
Cañada Seca
El Pampero



https://argentoteca.blogspot.com



SAN LUIS Y SUS PAISAJES

Por rutas de montaña y cielo

PARABRISAS Nº 28 MAPA Nº 25 MARZO 1963

Servicio Tecnico

Copyright Editorial Abril

BUENOS AIRES RIO CUARTO SAN LUIS MENDOZA
SAN JUAN SAN RAFAEL Y PASO A CHILE
POR EL PEHUENCHE O MAULE

REFERENCIAS

1 RUTA

- CAMINO PAVIMENTADO
- CAMINO CONSOLIDADO
- CAMINO DE TIERRA
- BARES Y RESTAURANTES
- HOTELES HOSTERIAS
- SERVICIOS MEDICOS
- GOMERIAS
- SURTIDORES DE NAFTA
- TALLERES MECANICOS
- ESTACIONES DE SERVICIO

2 PASEOS PRINCIPALES

- LUGARES DE EXCURSION
- CAMINOS IMPORTANTES

3 CIRCUITO

- CALLES PRINCIPALES
- HACIA LOS DISTINTOS PUNTOS DE SUS ALREDEDORES

https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

Estos precios no son promedios. Reflejan operaciones reales. Las diferencias que se pueden notar corresponden a circunstancias particulares (mucho apuro para comprar o mucha necesidad de vender). Nuestro esfuerzo tiende a dar un panorama real. Vendedores y compradores deben tenerlo en cuenta,.

Los precios corresponden al 30 de enero. La tendencia general es de incremento en el volumen de las ventas, sobre todo para unidades chicas y medianas. Si se materializan mejores posibilidades para la financiación de compra de automotores la plaza se revitalizaría notablemente.

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
2 puertas	1940	80.000	
8 HP.	1947	135.000	120.000
10 HP.	1947	130.000	
125	1949	115.000	130.000
AUTOAR			
Rural	1953	110.000	95.000
Sedan	1954	130.000	
Rural	1955	150.000	
Sedan	1956	150.000	
Rural	1957	160.000	
BERGANTIN			
	1960	250.000	245.000
	1961	260.000-280.000	
	1962	300.000-320.000	310.000
BORGWARD			
Isabella	1956	230.000-240.000	
Isabella	1957	250.000	
Isabella	1959	290.000-310.000	
Isabella	1960	350.000	
Isabella	1961	380.000	
Isabella	1962		460.000
BUICK			
4 puertas	1940	140.000-160.000	
Coupé sedan	1940	170.000	
2 puertas	1941	150.000	
4 puertas	1941	160.000	
Coupé convert.	1941	140.000	
4 puertas	1942	160.000	
Coupé sedan	1942	180.000	200.000
4 puertas	1946	190.000	
Coupé sedan	1946	210.000	
Coupé sedan	1947	220.000	180.000
Coupé Special	1947	250.000	
4 puertas	1947	190.000	
4 p. Special	1948	260.000	
Coupé convert.	1948	240.000	
2 puertas	1949	240.000	
4 p. Roadm.	1949	270.000	
Coupé Roadm.	1950	280.000	
4 puertas	1950	280.000	
4 puertas	1955	450.000	
Super	1958	650.000	
CADILLAC			
Coupé sedan	1940	130.000	
4 puertas	1940	150.000	
4 puertas	1941	145.000	
Coupé convert.	1941	140.000	
4 puertas	1942	160.000	
4 puertas	1946	250.000	
4 puertas c/aut.	1947	170.000	
4 p. c/mec.	1947	220.000	
Coupé sedan	1948	290.000	
Coupé sedan	1949	260.000	
4 puertas	1950	280.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
4 puertas	1951	310.000	
4 puertas	1953	400.000-430.000	
Coupé De Ville	1954	510.000	
4 puertas	1956	650.000	
4 p. De Ville	1959	950.000	
CITROEN			
11 ligero	1947	150.000	120.000
2 CV.	1960	190.000-200.000	
2 CV.	1961	220.000-240.000	230.000
2 CV.	1962	260.000-270.000	
CHEVROLET			
2 puertas	1940	170.000	
4 puertas	1940	190.000-200.000	230.000
Coupé sedan	1940	240.000	
Coupé sedan	1941	210.000-240.000	
4 puertas	1941	210.000	
2 puertas	1942	200.000-180.000	
4 puertas	1942	230.000	
Coupé sedan	1946	300.000	
4 puertas	1946	280.000	270.000
4 puertas	1947	270.000-290.000-300.000	290.000
Coupé sedan	1947	320.000	
4 puertas	1948	330.000	
4 puertas	1949	350.000	
4 puertas	1950	350.000	
4 puertas	1951	360.000-380.000	330.000-360.000
Coupé sedan	1951	420.000	
Coupé convert.	1951	400.000	
2 puertas	1953	370.000	
4 puertas	1954	450.000	
Bel Air 4 puertas	1956	540-000-560.000	530.000
Bel Air 4 puertas	1957	580.000-600.000	
Bel Air 4 puertas	1958	610.000	650.000
Impala	1958	630.000	
Impala	1960	910.000-930.000	
Impala	1961	970.000	
Impala	1962	1.350.000-1.400.000	1.300.000
CHRYSLER			
Coupé sedan	1940	110.000	
4 puertas	1940	120.000	
4 puertas	1941	120.000	
Coupé sedan	1946	160.000	
4 puertas	1946	160.000	
4 puertas	1947	180.000	
Coupé sedan	1948	165.000	
2 puertas	1949	150.000	
4 puertas	1950	340.000	
CISITALIA			
Coupé sedan	1961	320.000 (750 cc.)	
Coupé sedan	1962	350.000 (850 cc.)	
Coupé convert.	1962	360.000 (850 cc.)	
DE CARLO			
600	1959	120.000-150.000	
700	1961	170.000-190.000	
700	1962	240.000	

https://argentoteca.blogspot.com

CORDOBA

DEMASIADO Y MUY PRONTO

Córdoba, la Docta, la vieja ciudad de los virreyes y de los grandes estremecimientos nacionales, está viviendo atrasados males de crecimiento al ritmo de una industria que desborda, de una expansión que se quiere salir de madre. En pocos años ha duplicado su población. De toda América el poderoso imán del milagro cordobés ha atraído a la gente que sabe y quiere trabajar. Y... sabe y quiere viajar en auto.

El vehículo ha sido a la vez príncipe azul y ogro feroz de Córdoba urbana. A las enormes fábricas, a la potente inyección de vitaminas que ha revivido la antes lánguida economía cordobesa, debe agregarse, como saldo deudor, la pesadilla que significa el tránsito en la ciudad mediterránea argentina.

Nuestras ocupaciones nos llevan frecuentemente a Córdoba. Hay fábricas de automóviles y tractores; hay hermosos caminos de sierra donde testear los autos que esas —y otras— fábricas producen. Hay confortables hoteles donde recargar las pilas después de doce o quince horas de manejo. Hay un camino bueno que une la Docta con la Capital Federal.

Por eso el problema del tránsito en Córdoba no era nuevo para nosotros cuando recibimos el encargo de confeccionar esta nota. Demasiadas veces habíamos tenido que esperar pacientemente (bueno..., no muy pacientemente, pero ¿qué otro remdio había que esperar?) mientras las largas filas de coches embotellados por calles angostas avanzaban no ya a paso de hombre, sino a reptar de caracol. Pero... una cosa es saber que hay problemas, y otra saber cuáles son los problemas.

A LA FUENTE

No es posible realizar una nota de esta índole sin tener un experto cicerone. En Mendoza lo tuvimos (y sus tajantes comentarios sobre la circulación mendocina inspiraron la iracunda carta de un comprovinciano,) y en Córdoba nos dirigimos a la sección Relaciones Públicas de una importante empresa, sabiendo que ahí teníamos amistades que nos darían la pauta de cómo se anda en Córdoba en esta Era del Automóvil.

Al poco tiempo de conversar nos dimos cuenta de que los problemas no son los que responden a un paliativo de fortuna. Hay problemas básicos y elementales que no pueden solucionarse dentro del cuadro de la Córdoba colonial de 1962. Por ejemplo, demasiados autos dentro de muy poco espacio. La motorización cordobesa, más que evolucionar, ha brotado, ha eclosionado, y los autos no caben ni con calzador.

¿Soluciones? Tirar todo y empezar de nuevo. Pero como no se puede tirar una ciudad, hay que buscar la salida por otro lado. Y no va a haber solución inmediata. Existió un ambicioso plan regulador que trasladaba el Centro Cívico de Córdoba a un lugar distante del actual "centro". Hubiera descongestionado, chupándole autos al actual conglomerado de angostas calles que definen el "centro" de Córdoba. La única solución amplia es la de ir descentralizando la parte comercial de la ciudad. Nuestros informantes nos señalan un detalle interesante: "Córdoba ha crecido y su población se ha duplicado, pero el centro sigue siendo el mismo, con su foco en la Plaza San Martín. El pulso vital de la comunidad se concentra en un manojo de calles angostas y apiñadas. No sólo es difícil andar en auto por ellas, sino que por momentos es casi imposible caminar".

ESTACIONAMIENTO

Otro problema es el del estacionamiento (o "aparque", horrible exotismo que insidiosamente se va esparciendo por nuestros corrillos automovilísticos). Las autoridades han prohibido el estacionamiento en la zona céntrica, pero esos reglamentos se violan al amparo de una falta de personal en la Dirección de Tránsito. Están surgiendo playas, las que no parecen estar muy llenas, porque la gente estaciona donde no debe.

Córdoba necesita estacionamiento subterráneo o de alto nivel, para lo cual sería necesario aprovechar por lo menos una manzana en el centro. Está nuevamente la pregunta: ¿quién le pone cascabel al gato? O ¿quién expropia una manzana céntrica para estacionar autos?

También existe la posibilidad de playas de estacionamiento periféricas, a las cuales se llegaría mediante transporte público. La idea ha sido adoptada como solución en otras ciudades del mundo, pero hasta ahora no ha encontrado asidero en nuestro país porque el argentino automovilista no quiere caminar. Es probable, sin embargo, que con el tiempo se vea obligado a hacerlo...

PUENTE SOBRE EL RIO PRIMERO

Córdoba está trozada por dos cursos de agua; el río Primero y el arroyo La Cañada (en el vocabulario cordobés se suprime la primera palabra). "La Cañada" tiene puentes en cada calle, de modo que no hay problemas, pero en cuanto al río, faltan puentes. Los pocos que hay representan un embotellamiento terrible a las horas de gran afluencia de tránsito. Por ejemplo, el puente de la calle 24 de Septiembre (conocido como "de Molino Córdoba"), que utilizan una veintena de medios de transporte público y convergen varias rutas nacionales. Dos importantes molinos descargan sus camiones en esa zona. Representa un cuello de botella que a veces adquiere un contorno dramático.

Hubo un proyecto para aprovechar la famosa "Cañada" para hacer una avenida de tránsito rápido en su lecho. Se hizo algún movimiento de tierra, pero la idea no pudo fructificar. Es tal vez viable un túnel por debajo, pero sería sumamente costoso. También se ha hablado de entubarlo. Se teme que en algunas épocas del año podría taparse o salir las aguas de madre.

DIAGONALES

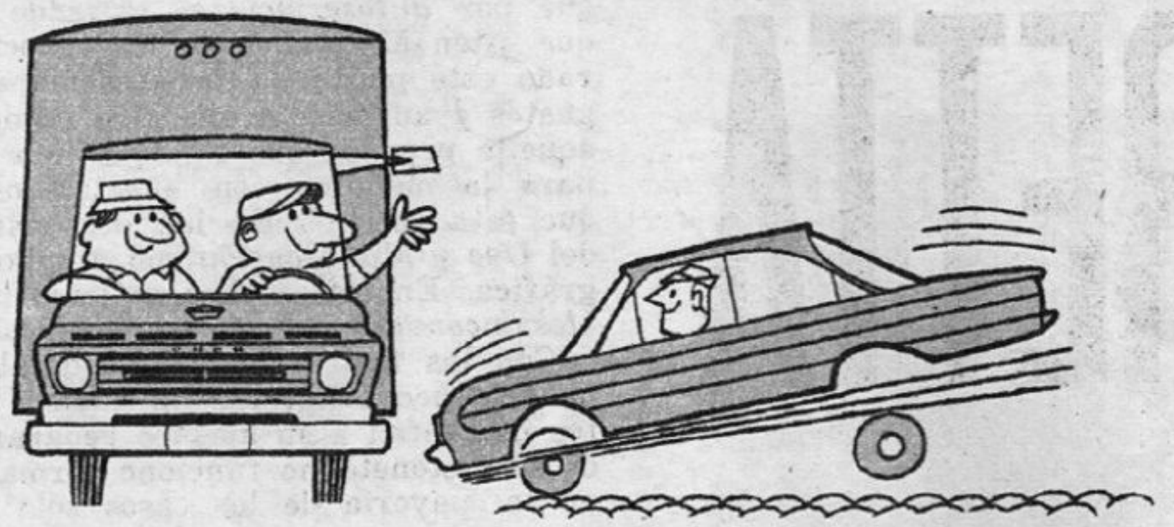
Córdoba necesita diagonales y avenidas de acceso y circunvalación. Hay una avenida de acceso a la ruta 9 que conduce a Rosario y Capital Federal. Es amplia, pero de noche no tiene iluminación, lo que la torna sumamente peligrosa. Como desafortunada comprobación, vimos una pick-up que se había accidentado contra un camión, precisamente en la Avenida de Acceso.

Hemos dicho que la ciudad necesita diagonales para su desahogo. También necesita una Avenida de Circunvalación para poder pasar de una zona aledaña a otra sin atravesar la ciudad. Durante nuestra estada en Córdoba nos vimos precisados a viajar frecuentemente entre pueblos circunvecinos de Córdoba, debiendo "enterrarnos" en la capital cada vez que lo hacíamos, porque no se puede perforar Córdoba de una sola estocada.

Nos han señalado que parte de Córdoba se construyó hace muchos años con un plan aún moderno; respondió a un arquitecto europeo y es la zona comprendida por Plaza Vélez Sarsfield, Plaza La Paz, y el paredón del FCNGMB. A pesar de que su concepción data de antes

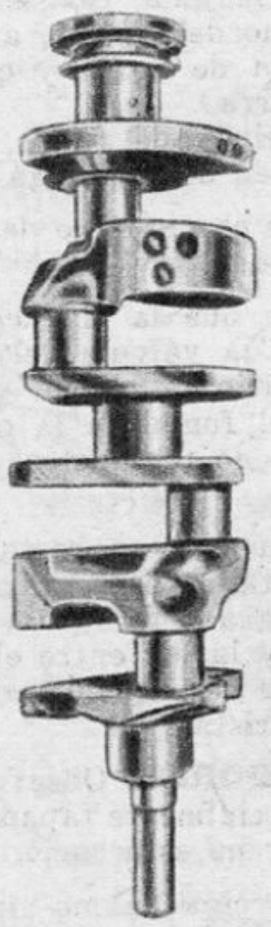
https://argentoteca.blogspot.com

PARA ALCANZAR 96 KM. P. H., UN AUTOMOVIL DE 200 HP DEBE RECORRER 140 METROS. PERO BUENOS FRENOS PUEDEN DETENERLO ENTONCES, EN MENOS DE LA MITAD DE ESA DISTANCIA!



Para obtener tan excelentes resultados y sentirse más seguro ante cualquier contingencia, los frenos de su automotor deben responponder a la perfección. Por eso, si usted necesita renovar alguna parte de su sistema de frenos . . . o cualquier otro repuesto para su Ford, debe exigir repuestos Ford legítimos, producidos con "Factor G". Logrará que su Ford esté siempre a punto, conservará su valor y reducirá notablemente el desgaste!

¡EL FACTOR "G" SIMBOLO DE GARANTIA!



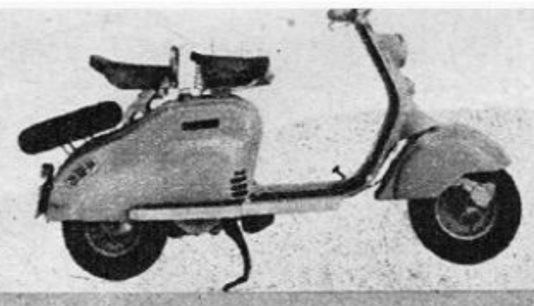
Significa *genuina* fabricación y procedencia para cada repuesto Ford. Esa legitimidad que representa normas y especificaciones exclusivas de Ford, alta precisión y severo control de calidad. Cada repuesto Ford con "Factor G", es idéntico a las piezas usadas para producir su Ford. *¡Llévese esa garantía a mejores precios! Y...*

MANTENGA SU FORD INTEGRAMENTE FORD

La Concesionaria Ford de su zona; es la única que garantiza el repuesto Ford legítimo que usted necesita. Consúltela!

Ford

https://argentoteca.blogspot.com



3ra. Y ULTIMA NOTA

AUTOSERVICIO SIAMBRETTA

AUTOSERVICIO SIAMBRETTA:

En las dos ediciones anteriores de "Parabrisas" publicamos los dos primeros artículos de la serie "Autoservicio Siambretta", la cual concluye con la presente nota. Sosteníamos que por *autoservicio* se entiende todo tipo de reparaciones que estén al alcance de los conocimientos del usuario. Aclarado este punto, la tarea demanda poco tiempo y mínimos gastos y además, se resuelve favorablemente para el usuario aquella premisa que establece que "las satisfacciones que depara la máquina son exactamente proporcionales al trato que ésta reciba". En las dos primeras notas nos ocupamos del *Uso y Manutención* con amplios detalles y documentación gráfica. En este último artículo nos referiremos a los *Posibles inconvenientes, forma de localizarlos y su reparación.*

Con las instrucciones que detallaremos a continuación, el usuario podrá hacerse un cuadro "clínico" de los desperfectos que están a su alcance reparar. En caso de que el motor de su motoneta no funcione normalmente, tenga presente que en la mayoría de los casos sólo puede haber dos motivos:

Defectos del encendido o del carburador.

ENCENDIDO: Procédase al desarme de la bujía de la cabeza del cilindro y colóquele el cable de nuevo; apoye la rosca de la misma en un lugar del motor limpio y sin pintura y accionando la palanca de arranque observe si llega corriente. *Si llega* corriente y la bujía *está húmeda* reemplácela por otra nueva (dado que la que estaba en uso podía estar en comunicación a masa). Si *no llega* corriente puede ser: contactos pegados (revisar y regular); contacto móvil engranado en el perno (verificar y lubricar); conexiones interrumpidas (verificar las conexiones, terminales, soldaduras, etc.).

Existen muchas variantes de posibles fallas de encendido pero nos limitamos a explicar las que están más al alcance del usuario común.

CARBURACION: Si *llega* corriente, y después de haber probado de poner en marcha la motoneta la bujía aparece seca, debe revisarse el sistema de alimentación. Desconecte el caño plástico de nafta y asegúrese que no haya obstrucciones. En caso de no tener inconvenientes en este sentido, desarme el carburador y efectúe su limpieza. Si *llega* corriente y la bujía aparece mojada, revise el flotante del carburador, la aguja y el cono del mismo, asegurándose que el flotante no tenga filtración de nafta y que la aguja ofrece en el cono un perfecto cierre.

Existen también otros tipos de fallas, las cuales consignamos por si las advierte en su motoneta:

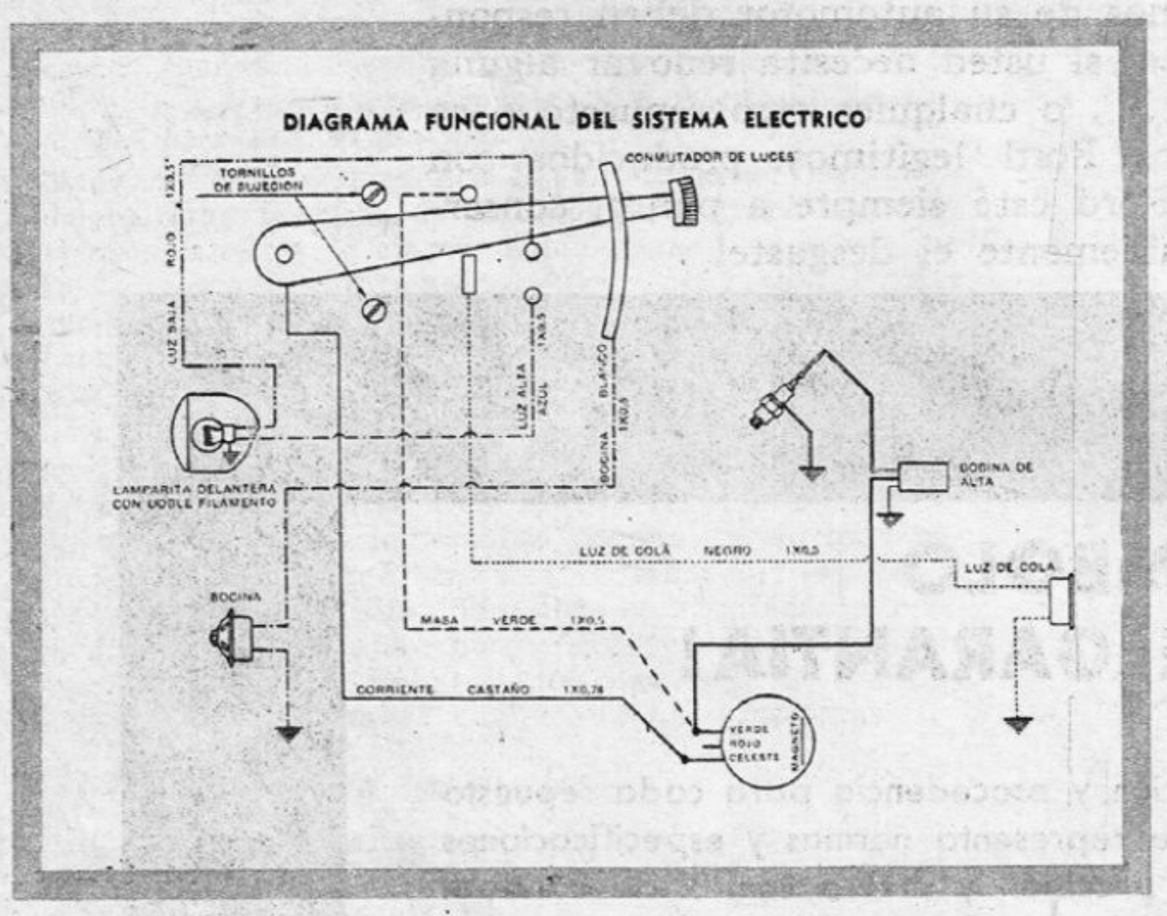
MOTOR: En caso de que el motor no desarrolle la potencia normal, debe asegurarse que:

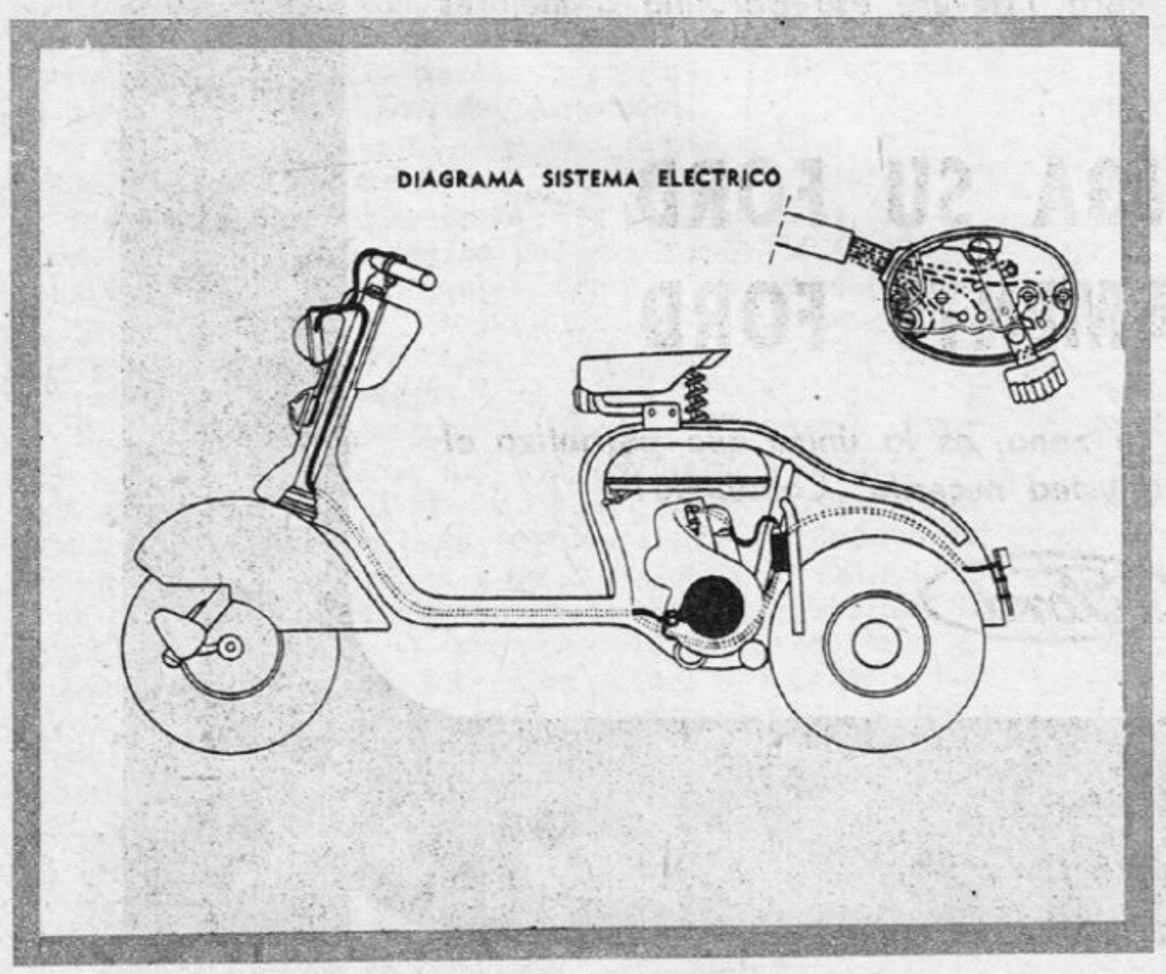
CARBURACION: Observe que la fluencia de la nafta por el caño sea constante; que la válvula del acelerador se abra completamente; que el orificio del chicler de alta no esté parcialmente obstruido; que el fondo de la cámara del flotante esté limpio; que el tornillo de regulación del mínimo esté registrado correctamente.

ENCENDIDO: Observe que el magneto esté bien puesto a punto (trabajo éste de taller especializado); que la bujía sea de su correspondiente grado térmico (225 escala Bosch); que los electrodos limpios y la luz entre ellos sea la correcta (0,5 mm.); que la bobina de alta tensión esté aislada correctamente (tarea para el tallerista).

CILINDRO Y SILENCIADORES: Observe que las lumbreras del cilindro no estén parcialmente tapadas con depósitos de carbón y que el silenciador no esté sucio.

VARIOS: Los retenes del cigüeñal no cierran perfectamente. Se deduce de la siguiente forma: si pierde *el retén de la parte del magneto* se pueden observar posibles pérdidas por la parte de la placa del magneto, siendo característico de esta deficiencia lo difícil de mantener el motor (regulando), pues se acelera o se para. En cuanto al *retén del lado cambio,* podrá individualizar esta pérdida comprobando un consumo del aceite del cambio y al mismo tiempo un excesivo humo en el escape.





https://argentoteca.blogspot.com

CAUSA	SOLUCION
ENCENDIDO IRREGULAR DE LA BUJIA	
Contactos sucios	Limpiar
Apertura irregular de los contactos	Regule la luz de los contactos siguiendo las instrucciones dadas
Contactos mal adaptados	Limpie y ajústelos de modo que las superficies se adapten perfectamente
Contactos con escasa presión del resorte	Registre o reemplace el contacto
El contacto móvil no gira libremente en su eje	Lubricar el eje con gotas de aceite denso
Conexiones deficientes (soldaduras, terminales, etc.) ...	Verificar y ajustar
Condensador defectuoso, de vez en cuando en cortocircuito	Reemplácelo
Bobina defectuosa	Reponerla
POCA POTENCIA DEL GENERADOR	
Bobinado de la bobina de luces parcialmente en cortocircuito	Reemplácelo
Volante magnético con poca carga (desimantado)	Mandarlo a imantar
Conexiones deficientes	Revisarlas
CARBURADOR ARRANQUE DIFICIL	
La mezcla no alcanza el carburador correctamente	Revise el filtro y si está sucio límpielo
Es necesario accionar repetidas veces el cebador antes de arrancar	Revise que la aguja del flotante se encuentre en su debida posición y que el carburador esté perfectamente horizontal
El flotante tiene filtraciones .	Reemplácelo
Mezcla con excesivo aceite ..	Coloque la indicada por fábrica
EMBRAGUE	
Los inconvenientes en el sistema de transmisión dependen frecuentemente de defectos de ajuste y uso del embrague.	
PATINA EL EMBRAGUE	
El cable del embrague es demasiado corto con relación a la vaina y por lo tanto mantiene los discos separados	Regular el largo del cable operando simultáneamente la tuerca y la contratuerca del perno de control, usando dos llaves de 8 mm. de boca (dejando siempre el suficiente juego para que no quede presionando).
Discos del embrague excesivamente gastados	Cambiar los resortes
Resortes débiles o con diferente presión	Cambiar los discos
Discos del embrague con la superficie endurecida	Limpiarlos pasándoles tela esmeril
EL EMBRAGUE NO AFLOJA DEL TODO	
El cable comando del embrague demasiado largo con relación a la vaina y por lo tanto la palanca de mando en el manubrio queda floja y con carrera útil disminuida	Regular el largo del cable, operando tuerca y contratuerca por medio de dos llaves de 8 mm. (dejando siempre el juego suficiente)
FRENO SUFICIENTE	
Cintas de freno engrasadas .	Reponerlas (es lo más práctico por ser muy difícil su limpieza cuando la grasa entró en los poros)
Cintas de freno duras	Cambiarlas
Cintas de freno con la superficie endurecida	Limpiarlas con esmeril
Campanas de freno rayadas .	Rectificarlas o cambiarlas si es necesario (trabajo para el taller)
EL FRENO TRABA INTERMITENTEMENTE	
Campana de freno ovalada .	Desmontar y rectificar o cambiar (taller)
Zapata de freno rota	Desarmar y reponer
EL FRENO PRODUCE RUIDO	
Revisar el estado de las cintas de freno	En caso de estar gastadas, reponerlas sin pérdida de tiempo, pues los remaches pueden rayar la campana produciendo males mayores. En caso de estar sucias, lavarlas con thinner.

LA CARRERA EN TERRENO "LA BARRANCA DE PREROV"

Más de 80.000 espectadores llegaron a presenciar las luchas de la carrera de motociclistas por el Gran Premio de Checoslovaquia en la ruta de las barrancas de Prerov, efectuada el día 24 de junio.

En la partida se dieron cita los mejores corredores checoslovacos y sus fuertes adversarios de Suecia, Dinamarca y Austria. Los participantes checoslovacos corrieron en máquinas nacionales de marca Eso; los suecos, a excepción de Tiblin y Nilsson, en motos LITO; los daneses y austríacos, en máquinas BSA.

Rolf Tibblin fue el favorito de las rutas de Prerov y es el puntero en las competencias por el título de campeón mundial. Pero en la vuelta decimotercera se le rompió el cuadro de su máquina Husquarna y debió abandonar la competencia. Asimismo al otro favorito, Nilsson, lo acompañó la mala suerte. En la quinta vuelta una piedra aguda le partió el labio superior, y Nilsson debió interrumpir la carrera. Otro sueco, Johansson, se constituyó en el triunfador de "La barranca de Prerov". De los corredores checoslovacos, Mil Soucek fue el más exitoso con su cuarto puesto.

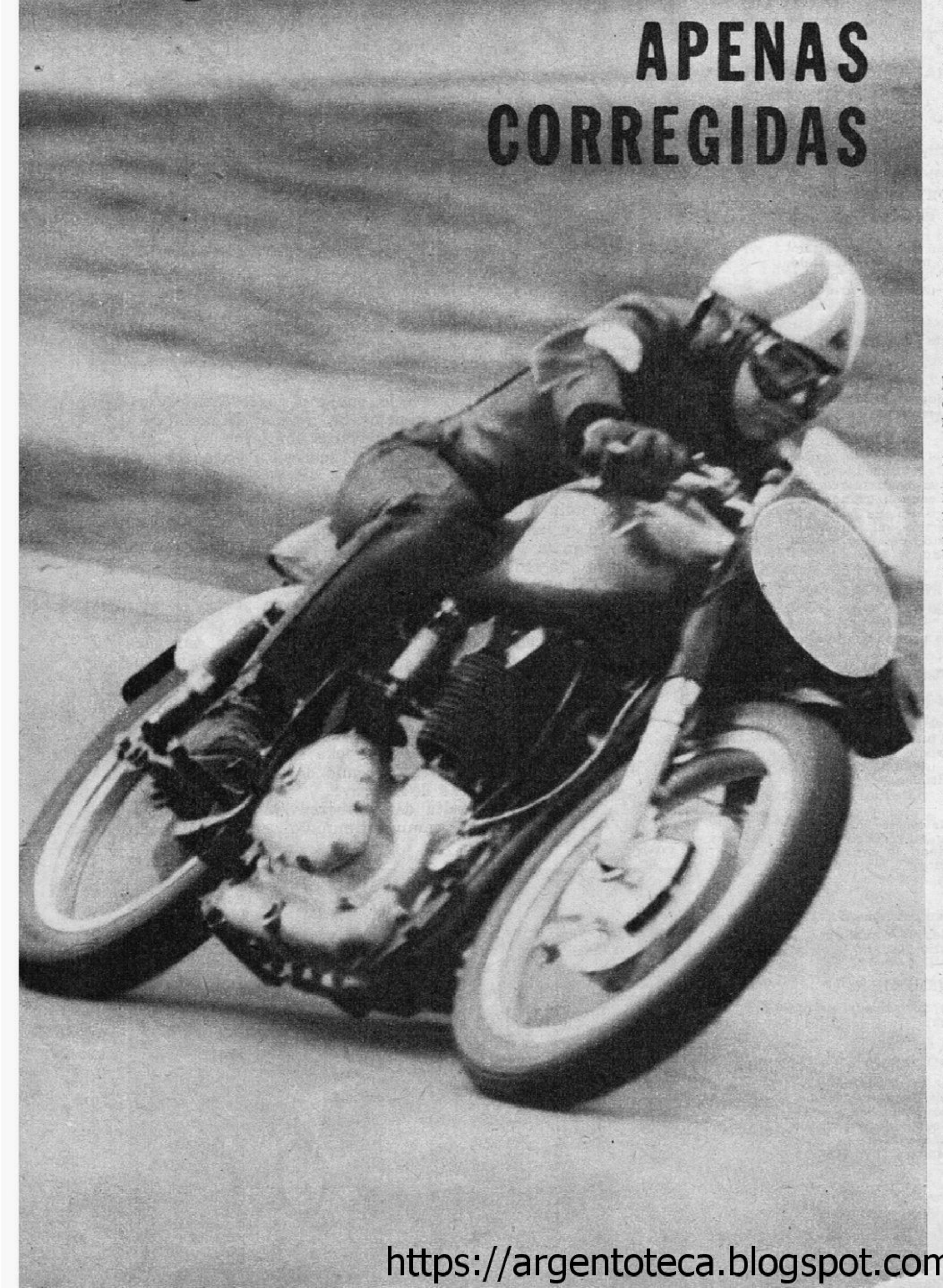
181 941/10 Antes de la carrera principal en la barranca de Prerov, se largó la prueba internacional en la categoría de 250 c.c., donde se impuso el checoslovaco Bohuslav Roucka en máquina CZ 250.

181 941/17 La ruta del Gran Premio de Checoslovaquia en las barrancas de Prerov.

181 941/12 Primera vuelta del motocross internacional por el título de campeón mundial en la categoría de 500 c. c. *

https://argentoteca.blogspot.com

MOTOCICLISMO 1962 LIMITACIONES APENAS CORREGIDAS



La temporada 1962 del motociclismo apenas traspuso las limitaciones que este deporte evidencia en los últimos años. Hay algo de positivo que señalar, por ejemplo: la concreción del Grand Prix con puntaje para el campeonato del mundo; la incorporación de la categoría stándard con preparación libre y, con ello, el incremento de corredores. Como consecuencia del mejoramiento mecánico, se registró también un mayor promedio de velocidad. Pero, como contrapartida, subsisten rémoras y estrecheces que podrían arrasar con los parciales avances logrados, si el presente año ofrece las mismas dificultades económicas que 1962.

Las autoridades de la Federación Argentina hacen lo posible por fortalecer el motociclismo; los corredores, a su vez, invierten dinero y tiempo y tratan de superar las permanentes y fatídicas dificultades mecánicas surgidas por la falta de elementos en las categorías de alta cilindrada. Pero todo eso no saca al motociclismo de su estancamiento. Carece de fervor popular, cuando tiene, como deporte, todos los atributos para interesar a multitudes. Sencillamente, no se perfilan variantes o iniciativas. En todo el país proliferan las pruebas stándard con máquinas de fabricación nacional. En el interior el motociclismo no sólo se ha convertido en espectáculo de atracción deportiva, sino también ha gravitado beneficiosamente para la industria local: incorporó miles de usuarios, ensanchando mercados y promoviendo el motociclismo con un claro sentido publicitario. Sin embargo, todo esto, que supone un aspecto evolutivo para el deporte de las dos ruedas, no incide en las pruebas del Campeonato Argentino, donde las tribunas del Autódromo Municipal se ven siempre desoladas.

Hay directivos que argumentan que es imposible conseguir permisos para disputar pruebas en circuitos abiertos como la Costanera, los bosques de Palermo, etc. Incluso se muestran escépticos acerca de cualquier posibilidad de efectuar pruebas de ruta. Y son precisamente esas variantes las únicas que podrían darle estado público al motociclismo como deporte, ganar nuevos y numerosos adeptos, hacer más fácil —por las derivaciones publicitarias— las consecución de fondos y promover, sin limitaciones, el ingreso de nuevos corredores. Hay esmero para detallar las dificultades que impiden la fácil realización de pruebas en circuito abierto y de ruta, pero los años pasan sombríamente para el motociclismo federado, y nada se hace para lograr una concreción, aun parcial, de aquellas iniciativas.

El señor Fermín Crippa, dirigente de la FAM, nos manifestó: "La FAM está dispuesta al diálogo y al cambio de opiniones, pero prevaleciendo la corrección y el orden". Elogiamos esa actitud, pero nos parece que las deliberaciones no son tan importantes. Aquí de lo que se trata es de hacer.

Mientras tanto, todo lo que se diga puede ser esclarecedor pero no efectivo.

Sin restar brillo al Grand Prix y reconociendo el tremendo esfuerzo que significa su organización, debemos mencionar el hecho de que en la categoría 500 cc., sólo corrieron argentinos. El público no salió muy contento y eran muchos los que protestaban por el hecho de asistir otra vez al duelo de *las figu-*

https://argentoteca.blogspot.com

ras de siempre y en las condiciones de siempre. Explicarles las dificultades íntimas de organización sería vano, porque el público pagó la entrada para ver un espectáculo y no lo vio.

Nos sentimos con derecho a señalar ciertos aspectos con criterio polémico, porque se carece de un plan preconcebido para sacar al motociclismo federado de su aislamiento y porque creemos que todos los esfuerzos no pueden recluirse en la realización del Grand Prix.

Los costos de un Grand Prix son inaccesibles en estos momentos, si se desea traer a las principales figuras del motociclismo mundial. Meritorio fue el esfuerzo de la FAM, que envió al señor Juan Begué a Italia para que contratara a los ases mundiales en oportunidad de la edición del Gran Premio de las Naciones en Monza. Sin embargo, ese esfuerzo no rindió frutos, y nos consta que el señor Begué no se dio descanso para asegurar la contratación de los corredores. Muchos factores influyeron para que esos pilotos no viajaran a la Argentina, pero los principales fueron el de carácter financiero —no se les puede pagar lo que algunos piden— y el anuncio de un Grand Prix en Japón para el 4 de noviembre, donde, a pesar de que no había puntaje para el Campeonato del Mundo, atraían presuntas ventajas económicas. No es equivocado mirar en proyección mundial; por el contrario, eso da vuelo y amplio sentido de proyección, pero quizá sea necesario complementar ese afán con iguales preocupaciones para el ámbito nacional y continental (por ejemplo, un torneo anual sudamericano o panamericano de envergadura).

Consultado acerca de las pruebas de ruta, el preparador Armando Poggi señaló: "Las pruebas de carretera contarían con gran número de participantes, y es infundado, como algunos opinan, que entrañe peligros, si la organización es cuidadosa. En nuestro país se realizaron pruebas de este tipo, y con bastante éxito. Las hubo de largo aliento y otras como la doble Rosario, que contó con una extraordinaria cantidad de inscriptos. Era increíble la cantidad de público que se alineaba en la ruta para ver el paso de los corredores. Naturalmente, no hay mejor promoción para el motociclismo que ésta."

Las máquinas de origen nacional podrían participar sin limitaciones, y el vivo interés que suscitaría un motociclismo de gran difusión competitiva favorecería ampliamente al federado.

BALANCE DEPORTIVO

Por primera vez, el joven corredor Jorge Kissling (22 años, egresado del Otto Krause) inscribe su nombre en la categoría de 500 cc. y comparte supremacías con Benedicto Caldarella (22 años) y Juan Carlos Salatino (25 años). Hasta ese momento sus galardones eran: Campeón en 50 cc., en 1958 y en 125 cc., en 1961 y también en este año declarado el mejor motociclista argentino. Sus primeras presentaciones distaron de ser halagadoras; ya fuera por fatiga o razones psicológicas, revelaba inseguridad. Paulatinamente fue adquiriendo mayor dominio sobre la máquina y pericia conductiva. Durante 1962 incursionó por Europa con relativa fortuna, pero adquirió experiencias nuevas.

Curiosamente, Kissling, a pesar de ser campeón de las 500 cc., no pudo ganar ninguno de los premios mas importantes: el Grand Prix y el Ferrucio Gilera. Pero se impuso en el Apertura, en Mendoza, y en el Ricardo Galvagni. Desde luego, el cambio de su Matchless por una de las últimas versiones de la Norton (con caja de 5 velocidades) fue factor primordial en su conquista. El mismo declaró: "El principal problema es el medio mecánico de que se dispone y su preparación". Acerca de sus afamados rivales, Salatino y Caldarella, dijo: "Ganarles a ellos es como ganar en Europa. Son corredores excepcionales". Interrogado acerca de las principales virtudes de aquéllos, agregó: "Caldarella: audaz, calculador. Salatino: técnico, resuelto".

Durante el examen del Grand Prix logró el récord en una vuelta al circuito nº 1, registrando 149,700 k.p.h. Con el permiso de los organizadores, salió nuevamente con el propósito de mejorar esa marca, pero al promediar la vuelta se le rompió un pistón provocando el engranamiento de la máquina, la consiguiente caída (otro accidente le había ocurrido en Inglaterra meses antes, debiendo ser hospitalizado) y su rápida internación. Salió airoso del accidente, pero no pudo correr en el Gran Prix.

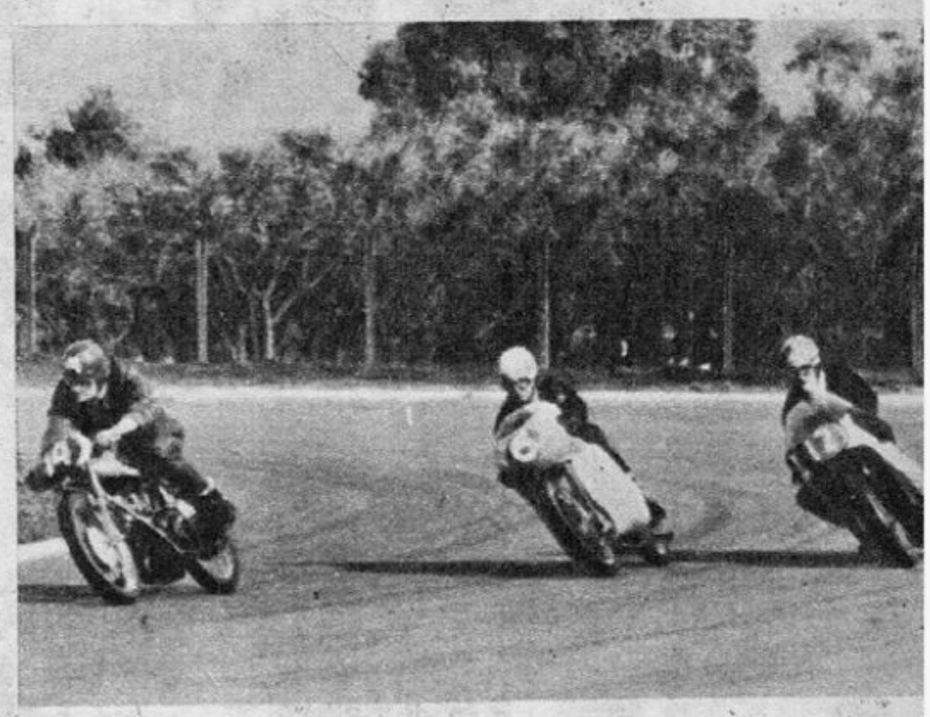
Subcampeón fue Juan Carlos Salatino, y tercero, Benedicto Caldarella, las dos máximas figuras de la categoría 500 en los últimos años. Tanto Kissling como Caldarella y Salatino son de familias con antecedentes motociclísticos e, incluso, afrontan la temprana amenaza de sus propios hermanos menores: Aldo Caldarella, Raúl Kissling y Eduardo Salatino.

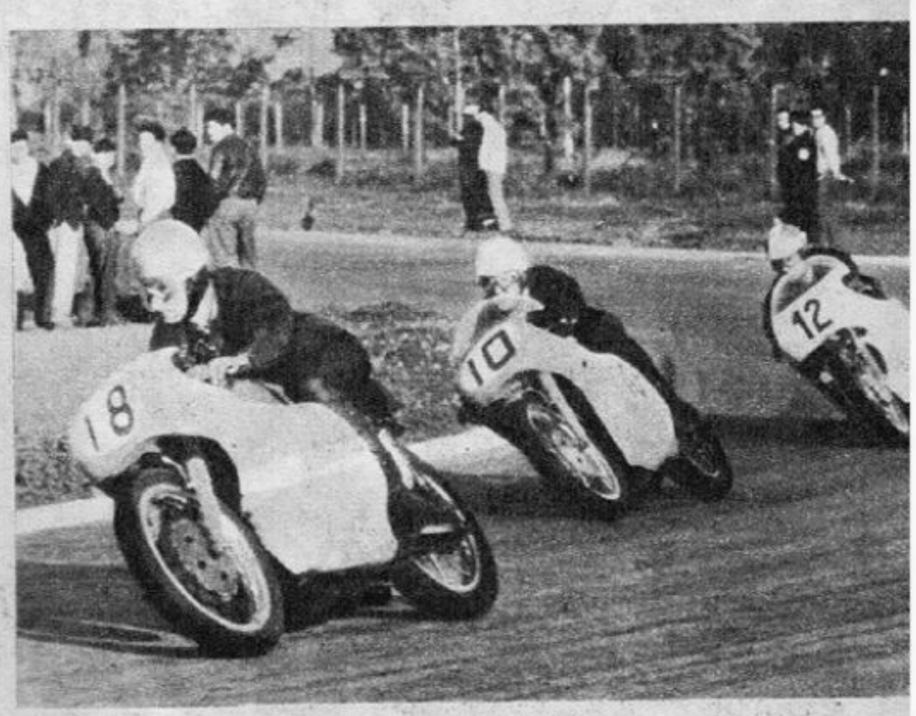
El motociclismo federado tiene en ellos a las figuras más rutilantes. El subcampeón, Juan Carlos Salatino, ganador del Gilera 1962, no es temperamental; es sereno, cerebral, y difícilmente rompa máquina. Por su parte, Caldarella es tan impulsivo como matemático. Caldarella se adjudicó el Grand Prix 1962, quebrando sobre la raya a Salatino.

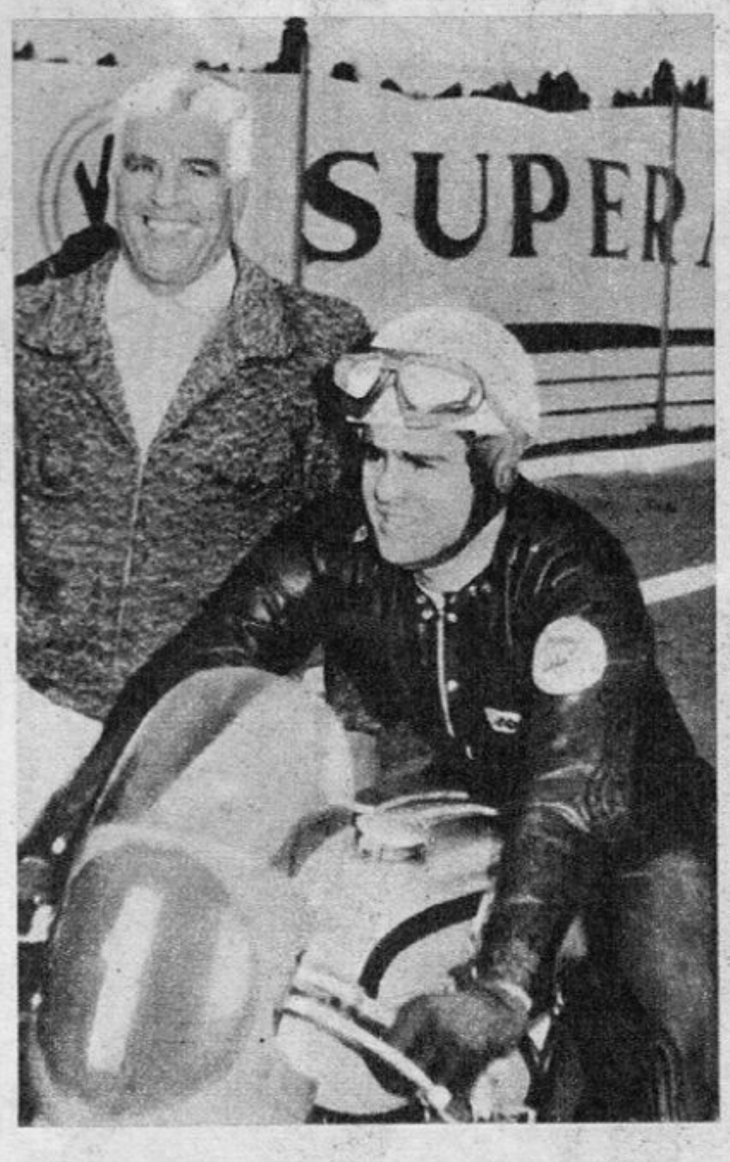
Un hecho auspicioso fue la implantación de la categoría stándard preparación libre para las cilindradas 50, 100, 125 y 175. Esto suscitó un mayor número de participantes y el surgimiento a primer plano de nuevas figuras: Juan Carlos Fernández, Victorio Minguzzi, P. Catania, Víctor Sabatelli, Alberto Gómez y otros. En motonetas, 100, 125 y 175, llegaron a inscribirse 24, 24, 32 y 21 corredores respectivamente, cifras reveladoras del acierto que resultó la implantación de la categoría stándard.

En sidecars, Eduardo Vanoli y Juan Carlos Carnota se consagraron campeones, arrebatando a los hermanos Juan y Rodolfo Fava un dominio que parecía imbatible. Terceros fueron Marcos Rodríguez y Alejandro Cabrera.

En síntesis, no fue demasiado lo que 1962 deparó al motociclismo, ya que los nombres en giro fueron los mismos —salvo en las categorías inferiores— percibiéndose la ausencia de consagrados ases del motociclismo que pasaron al automovilismo (los hermanos Galluzzi, Cupeiro, etc.), y otros al kárting, como el caso de D'Armenio. Aún no se han visto compensadas esas ausencias y hay pocas esperanzas de que en un futuro inmediato ello suceda. Pero, ya lo señalamos, no es por falta de potencia del motociclismo deportivo sino por carencia de proyecciones. ✻







Jorge Kissling, nuevo campeón en la 500 c.c. Benedicto Caldarella, Jorge Kissling y Juan Carlos Salatino, máximas figuras del motociclismo federado. Stella Maris Ferrari, que sostiene la corona, es la novia de Kissling.

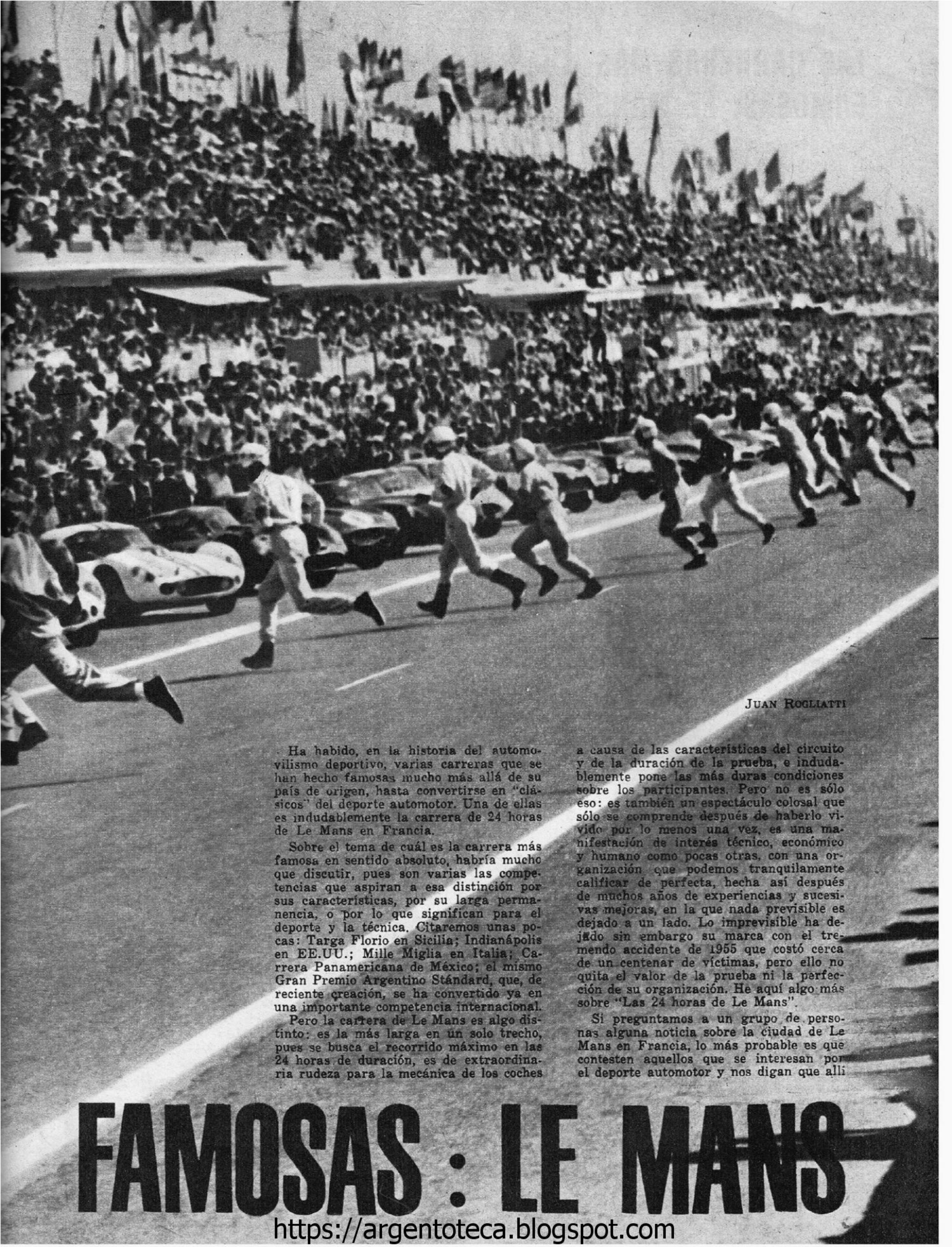
Pasaje de la 125, cilindrada favorecida con la categoría stándard preparación libre.

Caldarella (12) y Salatino (10) continuaron brindando en 500 momentos de gran vibración.

https://argentoteca.blogspot.com

LAS CARRERAS MAS

https://argentoteca.blogspot.com



JUAN ROGLIATTI

Ha habido, en la historia del automovilismo deportivo, varias carreras que se han hecho famosas mucho más allá de su país de origen, hasta convertirse en "clásicos" del deporte automotor. Una de ellas es indudablemente la carrera de 24 horas de Le Mans en Francia.

Sobre el tema de cuál es la carrera más famosa en sentido absoluto, habría mucho que discutir, pues son varias las competencias que aspiran a esa distinción por sus características, por su larga permanencia, o por lo que significan para el deporte y la técnica. Citaremos unas pocas: Targa Florio en Sicilia; Indianápolis en EE.UU.; Mille Miglia en Italia; Carrera Panamericana de México; el mismo Gran Premio Argentino Stándard, que, de reciente creación, se ha convertido ya en una importante competencia internacional.

Pero la carrera de Le Mans es algo distinto: es la más larga en un solo trecho, pues se busca el recorrido máximo en las 24 horas de duración, es de extraordinaria rudeza para la mecánica de los coches a causa de las características del circuito y de la duración de la prueba, e indudablemente pone las más duras condiciones sobre los participantes. Pero no es sólo eso: es también un espectáculo colosal que sólo se comprende después de haberlo vivido por lo menos una vez, es una manifestación de interés técnico, económico y humano como pocas otras, con una organización que podemos tranquilamente calificar de perfecta, hecha así después de muchos años de experiencias y sucesivas mejoras, en la que nada previsible es dejado a un lado. Lo imprevisible ha dejado sin embargo su marca con el tremendo accidente de 1955 que costó cerca de un centenar de víctimas, pero ello no quita el valor de la prueba ni la perfección de su organización. He aquí algo más sobre "Las 24 horas de Le Mans".

Si preguntamos a un grupo de personas alguna noticia sobre la ciudad de Le Mans en Francia, lo más probable es que contesten aquellos que se interesan por el deporte automotor y nos digan que allí

FAMOSAS: LE MANS

https://argentoteca.blogspot.com

LAS CARRERAS MAS FAMOSAS: LE MANS

se corre la famosa prueba. Los otros probablemente ignorarán que esta ciudad del oeste de Francia (Prov. de la Sarthe) cuenta con 112.000 habitantes, está situada a 215 km. de París y a 138 de Orléans; tiene una notable catedral de estilo románico, amén de otras muchas cosas de interés histórico, turístico y... gastronómico...

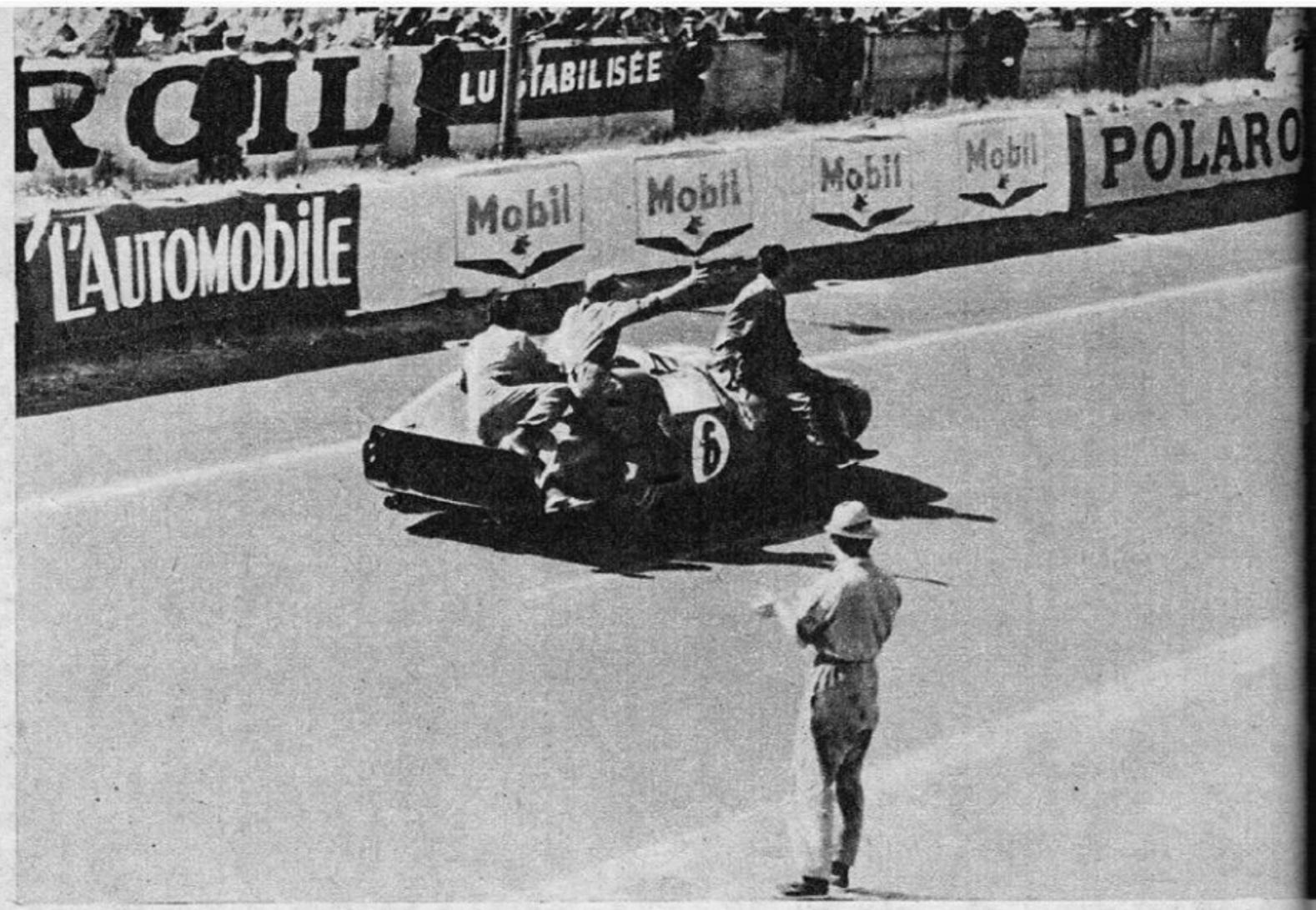
Pero hoy en día la ciudad y toda su zona adyacente sienten poderosamente el influjo de la gran carrera que se desarrolla anualmente en la segunda mitad de junio, y ciertamente esta manifestación es la que merece la atención que todo el mundo le dedica.

La cosa empezó en 1906 cuando se decidió realizar el primer gran premio de Francia. En efecto, nació allí el nombre 'Grand Prix" en los días 26 y 27 de junio. Desde entonces se realizaron varias carreras de velocidad organizadas, sea por el Automóvil Club del Oeste solo, sea por este Automóvil Club, como por el Automóvil Club de Francia, que naturalmente comprende al del Oeste también.

La actividad en la zona fue continua porque se daba el caso de que allí estaban varios de los más entusiastas propulsores del automovilismo y también algunos de los técnicos de la primera hora, especialmente los Bollée, que construyeron algunos famosos ómnibus de vapor.

Desde el comienzo se realizaron siempre las carreras sobre circuitos camineros de gran amplitud, para permitir que los coches desarrollaran su máxima velocidad, y sobre distancias de acuerdo con las prácticas de la época; fue así como el primer circuito medía 103 km. en forma de gran triángulo y había que recorrerlo 12 veces para un total de 1.240 km. El vencedor, para la historia, fue Szisz, sobre un coche Renault (con los famosos radiadores laterales) a 102 de promedio, ¡en 1906! Luego en 1912 vino el cambio hacia un circuito más corto y más próximo a Le Mans, de 54 km. de desarrollo. Después de la guerra de 1914-18 la actividad se reanudó con carreras para "voiturettes", o sea los coches de 1500 cc sobre un circuito acortado a 17,2 km., que comprende gran parte del actual, pero alargado en lo que respecta a la parte más cercana de la ciudad.

La carrera de 24 horas fue creada en 1923 y se ha corrido desde entonces con una sola interrupción, salvo en los años de la guerra última. Fue el resultado de la pasión deportiva y el interés industrial de algunos hombres: Charles Faroux, el veterano periodista francés, fallecido hace algunos años y que fue uno de los más grandes técnicos del automóvil, propuso esa duración inusitada para una carrera, a fin de probar a fondo a todos los componentes de un coche. Estos, en la época de que se trata, dejaban mucho que desear; fue así como se establecieron esas reglas generales que duran hoy en día acerca de los abastecimientos limitados cada tantos kilómetros, la posibilidad de efectuar reparaciones sólo con los implementos llevados a bordo de cada coche, la obligación de parar y arrancar los motores con sus propios medios a ca-



Abajo: Le Mans es, desde hace tiempo, la carrera de los grandes equipos de fábrica. Sin embargo, por dos años consecutivos una escudería particular, la Ecurie Ecosse, hizo el casi milagro de ganar la carrera. La Ecurie Ecosse, formada por acaudalados deportistas escoceses, constituyó —y aún constituye— una destacada nota en Le Mans con sus bien preparados coches y sus gorritos a cuadros. Aquí, un mecánico revisa presión.

https://argentoteca.blogspot.com

Izquierda: Después de la victoria, tan duramente peleada, es clásico que los conductores y los mecánicos de los coches den una vuelta al circuito encaramados arriba de la carrocería. No sabemos qué harán el día que gane un coche de baja cilindrada, pero... Es por otra parte difícil que la distancia total más larga sea establecida por un motor de pequeña cilindrada. Hasta ahora el más chico es un 2.000 (Ferrari, 1949).

Abajo: Después de la guerra, cuando empezó la marca Ferrari, ésta al principio tuvo un éxito relativo (en nueve carreras, ganaron solamente dos veces), pero a partir de 1958 lo vienen haciendo en forma indiscutida, con la sola excepción de Aston Martin (1959). Por tres veces consecutivas, uno de los artífices de la victoria ha sido Olivier Gendebien, dos veces con Phil Hill y una vez con Paul Frère.

Izquierda: Todas las grandes figuras del automovilismo internacional corren en Le Mans, aunque no todos se sienten atraídos por esa carrera, peligrosa y en la que se mezclan coches de muy diversas cilindradas y pilotos de muy diversas capacidades de conducción. Vemos en esta foto a Joakim Bonnier y Dan Gurney. Muchos pilotos objetan el hecho de tener que adelantarse de noche a otros coches que andan a veces 100 kilómetros menos.

da detención en los boxes, y varias reglamentaciones más, tendientes todas ellas a mejorar los coches a través de una prueba seria y dura.

El historial de Le Mans es largo y se han escrito libros sobre el tema: lo que interesa aquí es la carrera misma, tal como es hoy, y su organización, que es un verdadero modelo en su género.

Ellos indudablemente tienen experiencia, pero también han sabido aprovecharla como corresponde. La base de la organización es la absoluta disciplina en lo que respecta a los pases y credenciales; nadie puede ir donde no está autorizado, y para ello, al lado de cada puerta hay un tablero con los modelos de todas las credenciales que pueden pasar por allí; de esta forma no hay discusión.

Por cierto que las credenciales son numerosísimas, pero esto no complica, sino más bien simplifica, pues con el sistema de los tableros de reconocimiento es fácil establecer los respectivos derechos y al mismo tiempo seleccionar los pasajes. Para periodistas hay un solo tipo de credencial numerada, con su correspondiente asiento en una de las dos tribunas de prensa, donde hay una documentación completísima, un personal eficiente y cortés, y comidas gratis a las horas correspondientes. No hablemos de los sistemas de comunicación, que incluyen todo lo conocido: radio, teléfono, teletipo y radiofoto, que se comunica al instante con toda Europa, y un poco después con el resto del mundo.

Hay que destacar especialmente eso de las atenciones y la organización para la prensa, pues esta organización es, por mucho, la mejor de cuantas hemos visto. Esto se explica sólo con la inteligencia de los organizadores, conscientes de que la prensa es su mejor aliado y propagandista en su colosal empresa y comercial, y que el éxito depende de los periodistas. Para los fotógrafos existe la supercredencial, que se obtiene en forma personal después de un interrogatorio y exhibición de documentos y por supuesto de cámaras adecuadas. En Le Mans no ocurre que aparezca un "fotógrafo" con cámara de bakelita, porque el encargado de entregar las credenciales especiales es el Presidente de la Asociación de Reporteros Gráficos de Francia: conoce prácticamente a todos los periodistas importados y, por supuesto, conoce su oficio.

La credencial de fotógrafo permite estar sobre la pista, con la salvedad de que no se forme grupo y no se ponga en peligro la seguridad propia y ajena; pero siendo tan limitado el número de fotógrafos, y tan larga la carrera y la pista, es imposible que se formen aglomeraciones de portadores de la credencial roja de fotógrafo. De esa forma, no hay problemas y el trabajo es fácil.

Una organización perfecta es necesaria para una carrera tan larga: hay que hacer la prueba y estarse en los terrenos de la pista por las 24 horas corridas (más unas tres horas previas por lo menos) para darse cuenta de lo pesado que resulta. Por supuesto, esto lo hacen sólo unos pocos periodistas, los mecánicos y dirigentes de equipos, y los corredores que se turnan al volante y en el descanso.

El público está presente a la largada y hasta bien entrada la noche, para volver luego y ver el final; algunos se van a sus casas o al lugar que han sido afortunados de encontrar (es imposible hallar una pieza en un hotel de Le Mans por cuanto están todas reservadas para los corredores de un año para otro), muchos hacen *camping* en los lugares reservados al efecto, otros alquilan carpas y "trailers" a una organización especial, y algunos, decididos a gozarse las "24 horas" a fondo, no van a dormir para nada.

Para esta parte del público, como para todos en general, está la organización, que nada tiene que ver con la carrera misma, pero que contribuye a hacer de Le Mans una especie de gran feria, parque de diversiones y espectáculo único. Hay tiendas donde se puede comprar de todo, desde películas hasta pañuelos de seda; docenas de bares y restaurantes, tiros al blanco, pistas en miniatura donde corren unos autitos eléctricos que se manejan con un botón, y un apreciable museo de autos de toda época, inclusive la famosa "Mancelle", el ómnibus a vapor de Bollée que funcionaba por el 1880. La música de los bailes no para en toda la noche y se mezcla al ruido de los coches que pasan y a las voces del gentío.

Las grandes empresas petroleras, y varias fábricas de autos, tienen edificios permanentes donde invitan a periodistas y corredores. Hay exhibiciones de coches nuevos, hasta concursos de cualquier cosa que de una manera u otra están relacionados con el automóvil. Mientras todo eso ocurre, los coches giran y giran, muchos se detienen para no arrancar más, eliminados por el trajín de la carrera inventada para destruir lo que no sea más que resistente. El coche que gana esta carrera debe ser bien hecho hasta en sus mínimos detalles, y es por eso que una victoria en Le Mans se busca con mucho ahinco, valiendo mucho más que las grandes sumas necesarias para lograrlo.

En las ediciones últimas la carrera estaba reservada para coches tipo Gran Turismo y Sport. En la de 1962 se cambió la denominación "sport" por la de "prototipos", y se llevó el máximo de la cilindrada para éstos hasta los cuatro litros, cosa que disgustó a algunos, y que había sido hecha para atraer a los ingleses y eventualmente a los americanos, que tienen coches de gran cilindrada.

En la categoría Gran Turismo participan los coches reconocidos como tales, o sea que hayan sido hechos por lo menos en 100 ejemplares iguales y cuyas carrocerías tengan ciertas características de comodidad que se especifican en el reglamento. Los prototipos debían cumplir con ciertas condiciones técnicas, pero su número puede ser no más de uno.

Como en los coches especiales, pero con mucha más razón en los de serie, se emplean elementos de producción normal, como ser la instalación eléctrica, muchas partes mecánicas, neumáticos, lubricantes y nafta, la prueba de todo esto es completa y en gran escala, como que hay más de 50 coches que participan.

Las características de la prueba son las siguientes: se lleva a cabo entre un sábado y un domingo en la segunda mitad de junio. Se da la largada a las dieciséis del sábado, y el coche que cruza la línea después de la misma hora del domingo habiendo recorrido más kilómetros en su clase es el ganador. Hay varios ganadores en las distintas cilindradas, y

https://argentoteca.blogspot.com

LAS CARRERAS MAS FAMOSAS: LE MANS

además existe la prueba llamada "Index de Performance" que toma en cuenta la distancia recorrida en proporción a la capacidad efectiva, pero lo único que el público de todo el mundo ve, es solamente el ganador absoluto, y por ese puesto se juegan la vida durante 24 horas los más grandes ases mundiales: hay un hombre que ha cumplido este año la hazaña única de haber ganado Le Mans por cuarta vez, y es el belga Oliver Gendebien, acaso el más grande especialista en esta clase de carreras, en equipo con Phil Hill, quien la ganó tres veces, porque en una oportunidad Gendebien ganó con su compatriota Paul Frére.

La largada se efectúa con el sistema llamado justamente "Le Mans", en el que los coches son alineados en ángulo contra la vereda, y los pilotos están de pie sobre la vereda del frente; a la señal de largar, salen corriendo hacia los coches, entran y ponen en marcha los motores, y luego salen para correr durante las 24 horas (o hasta el momento de abandonar). No hay pruebas de clasificación, y los coches se colocan en la largada por orden de cilindrada, primero el más grande, luego los otros; en este caso una calificación previa no tendría valor, pues no es tanto la velocidad máxima la que interesa sino la resistencia. El circuito actualmente usado mide 13,641 km. y hay que recorrerlo tantas veces como sea necesario durante las 24 horas; está formado por varios tramos de caminos públicos, y la parte de la recta principal está comprendida dentro de los terrenos del Automóvil Club, junto con las instalaciones, tribunas, etc., y hasta un aeropuerto: esta parte de pista se empalma con los caminos para formar el circuito. Para determinar el recorrido en el momento exacto de terminarse las 24 horas hay una moderna calculadora electrónica de IBM que hace el promedio de las pasadas durante la última hora, y decide el recorrido de acuerdo al tiempo de la pasada anterior y siguiente la hora final de la carrera. Gracias a esa instación es posible tener los resultados tan pronto como el último coche pasó la línea de arribo.

Sólo es permitido emplear nafta normal del tipo llamado en Europa "super", normalmente en venta, de 98-100 octanos. Puede usarse toda la nafta que se quiere (pero la cantidad es medida exactamente para el cálculo de la performance); sin embargo, está limitado el abastecimiento de aceite, lo cual limita automáticamente también el consumo de los grandes coches sport de carrera, puesto que nadie quiere detenerse una vez para la nafta y otra para el aceite. La distancia mínima a recorrer entre abastecimientos es de 25 vueltas, o sea 336,525 km. Los tanques y en general los órganos fundamentales de los coches son sellados, y hay comisarios que controlan todas las operaciones. De acuerdo a cada clase y las cilindradas correspondientes hay una distancia mínima a recorrer que se controla cada seis horas, y los coches demasiado lentos son eliminados de la carrera.

Los resultados son de diversa especie: hay la victoria por la máxima distancia recorrida en forma absoluta, luego hay divisiones por tipo (Gran Turismo y experimentales), y en cada tipo por cilindrada. Luego viene el "Indice de performance" o sea la relación entre la distancia mínima a recorrerse por un coche de acuerdo a su cilindrada y la distancia que el mismo haya recorrido en realidad; es una fórmula que favorece algo los coches chicos, y de éstos, el Panhard viene ganando el "Index" desde hace varios años seguidos.

Por fin, hay una tercera clasificación que se realiza desde hace cuatro años y se llama del "Rendimiento Energético". Esto consiste en tomar en cuenta los kilómetros recorridos por cada coche y relacionarlos con la velocidad, la potencia declarada del motor y el consumo de combustible durante la carrera. De esta forma se logra establecer el mérito de cada coche por cuanto se relaciona con su economía y rendimiento del motor. La fórmula para este cálculo es bien complicada, pero afortunadamente está el cerebro electrónico que se encarga de ello.

Es difícil que en Le Mans falte la emoción; durante 24 horas todo puede suceder. Hubo años en que la lucha entre dos o más marcas mantuvo a todo el mundo de pie hasta el final, pero aun cuando hay una marca cuya superioridad es evidente, como es el caso de Ferrari en los últimos años, las sorpresas no faltan: puede ocurrir que el coche que va en la punta no arranque después de un abastecimiento; mientras el único ruido que se oye es el chillido del motor de arranque, los rostros del piloto y de los mecánicos toman mil expresiones de pánico y de desesperación. La cara del piloto que espera que llegue el coche para el relevo es un estudio de falsa calma; luego, de nerviosismo y ansiedad cuando pasan los últimos segundos y el coche no aparece, hasta que por fin llega para el abastecimiento y en el box hay una explosión de actividad. Luego de 14 ó 18 horas, todos están cansados, y los mecánicos duermen entre un abastecimiento y otro, que se dilatan cada vez más, porque los coches van más despacio y hay menos en carrera.

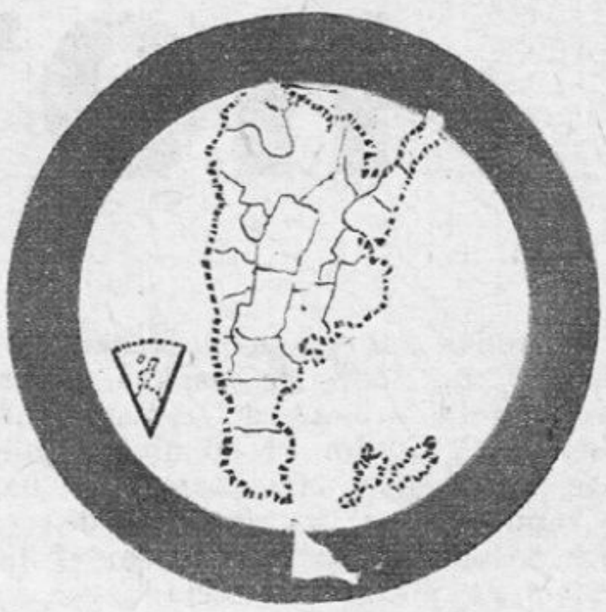
Pero al final están todos: cuando el coche ganador cruza la línea después de las 24 horas, para en frente de su box, y el piloto en relevo y todos los mecánicos, así fueran cinco o seis, se suben a él, no importa que se rompa ahora, y difícilmente lo hará si aguantó tanto; manejado por un hombre que no siente más el cansancio, el coche ganador recorre lentamente todo el circuito para recibir todos los aplausos y para que todos lo vean, y vean quiénes lo han llevado a la victoria de la carrera del moderno automovilismo deportivo. Porque Le Mans es también una prueba más larga, más famosa y más completa de hombres, para ver quién tiene los nervios más firmes y es capaz de jugar más largo en un póker en que se arriesga todo, desde la posibilidad de correr si uno se pone nervioso y romper el coche en la largada, hasta la misma vida. *

resultados absolutos en todas las carreras de las 24 horas de Le Mans

Año	Pilotos	Coche	c.c.	Distanc. km	Prom. km/h
1923	Lagache - Leonard	Chenard et Walcker	2798	2209	92
1924	Duff - Clement	Bentley	2995	2077	86,5
1925	De Courcelles - Rossignol	Lorraine	3446	2233	93
1926	Bloch - Rossignol	Lorraine	3446	2552	106,3
1927	Benjafield - Davis	Bentley	2989	2369	98,7
1928	Barnato - Rubin	Bentley	4392	2669	111,2
1929	Barnato - Birkin	Bentley	6597	2843	118,4
1930	Barnato - Kidston	Bentley	6597	2930	122,1
1931	Lord Howe - Birkin	A. Romeo	2337	3017	125,7
1932	Sommer - Chinetti	A. Romeo	2337	2954	123
1933	Sommer - Nuvolari	A. Romeo	2337	3144	131
1934	Chinetti - Etancelin	A. Romeo	2337	2886	120,3
1935	Hindmarsh - Fontes	Lagonda	4451	3006	125,3
1937	Wimille - Benoist	Bugatti	3266	3287	136,9
1938	Chaboud - Tremoulet	Delahaye	3558	3180	132,5
1939	Wimille - Veyron	Bugatti	3251	3354	139,7
1949	Chinetti - Lord Selsdon	Ferrari	1995	3178	132,4
1950	Rosier - Rosier (h.)	Talbot	4500	3465	144,3
1951	Whitehead - Walker	Jaguar	3500	3611	150,4
1952	Lang - Riess	M Benz	3000	3733	155,5
1953	Rolt - Hamilton	Jaguar	3500	4088	170,3
1954	Trintignant - González	Ferrari	4954	4061	169,2
1955	Hawthorn - Bueb	Jaguar	3500	4135	172,3
1956	Sanderson - Flockhart	Jaguar	3500	4034	168,1
1957	Flockhart - Bueb	Jaguar	3500	4397	183,2
1958	Gendebien - Hill	Ferrari	3000	4101	170,9
1959	Salvadori - Shelby	A. Martin	3000	4347	181,1
1960	Gendebien - Frére	Ferrari	3000	4217	175,7
1961	Gendebien - Hill	Ferrari	3000	4476	186,5
1962	Gendebien - Hill	Ferrari	4000	4451	185,4

https://argentoteca.blogspot.com

noticiero ARGENTINO



I.A.F.A. BAJO LICENCIA PEUGEOT. — Enviado especialmente por la empresa Peugeot de Francia, llegó al país el ingeniero Jean Pierre Beguin, con la misión de supervisar y ultimar los detalles de la instalación de las maquinarias que integran el sector de mecánica de la fábrica que I.A.F.A., bajo licencia Peugeot, posee en el Km. 37,5 de la ruta 2 en Mar del Plata. Superando los planes previstos, I.A.F.A. habilitará en fecha próxima dicho sector con una superficie cubierta de 27.000 m² aproximadamente. En primer término está prevista la producción de cajas de velocidades para los modelos Peugeot 403 y 404.

Asimismo, arribó de Francia el señor Charles Barthier, director de Exportación de la Peugeot francesa. Durante su permanencia en el país mantendrá importantes conversaciones con los directivos de I.A.F.A., fabricantes de los Peugeot en la Argentina, y de D.A.P.A. S.A., distribuidora de los mismos.

Con motivo de las fiestas de Navidad y Año Nuevo, I.A.F.A., bajo licencia Peugeot, y D.A.P.A.S.A., su firma distribuidora, ofrecieron una magnífica fiesta infantil en la "Ciudad de los Niños" ubicada en la localidad de Gonnet. A la misma concurrieron especialmente invitados el personal y familiares de ambas firmas, invitación que se hizo extensiva al periodismo especializado. Hubo numerosas atracciones y reparto de golosinas y juguetes a los pequeños concurrentes, culminando la fiesta —que fue amenizada por la Banda Sinfónica de la Policía provincial— con la llegada de Papá Noel en un helicóptero.

GUIDI: RECORDMAN DE VENTAS 1962. — En la cena de camaradería realizada en el Hindú Club al cierre de la Convención de Ventas del año 1962 de Siam Di Tella Automotores S. A. se distinguió al señor Guido Guidi, presidente de Guidi S.A., con la mención de "Campeón de Ventas del Año 1962", y se le hizo entrega como premio de una artística plaqueta de oro grabada.

FEVRE Y BASSET LTDA. Y CHRYSLER ARGENTINA S.A.—En reemplazo del señor Robert C. Mitchell, recientemente designado vicepresidente, Chrysles International S. A., de Ginebra, Suiza, Empresa Asociada a Fevre y Bassett, de nuestro país, promovió al señor C. W. Hester al cargo de Secretario y Subdirector de Asuntos Legales, Seguros y Bienes Raíces.

El señor Hester se desempeñó anteriormente en cargos de suma importancia en Chrysler Corporation, empresa a la que ingresó en septiembre del año 1953 como asistente especialista en impuesto y seguros. Entre febrero de 1958 y septiembre de 1959, el señor Hester fue miembro de la Comisión de Medios de la Cámara de Representantes, en Washington, D.C.

CÁMARA DE COMERCIANTES EN AUTOMOTORES. — De acuerdo con el resultado del acto electoral del día 29 de noviembre, celebrado en los salones del Alvear Palace Hotel, en la reunión de Comisión Directiva del día 5 de diciembre, se procedió a la distribución de los cargos por incorporación de los nuevos miembros electos. En consecuencia, la nueva Comisión Directiva de la Cámara de Comerciantes en Automotores quedó integrada en la siguiente manera:

Presidente: señor José María Millet; vicepresidente: señor Carlos Pieres; secretario: señor Jorge Marini; prosecretario: señor Roberto Mieres; tesorero: señor Salomón Winogrand; protesorero: señor César Reyes; vocales titulares: señores Rodolfo Rivero Haedo, Marcos Victorica, Rafael Pérez Roldán, Jorge Denegri Sáenz; vocales suplentes: señores Lucio Bollaert, Mauricio Pochak, Pedro Memi y Divo Lazzeretti, y revisores de cuentas: señores Jorge Peña y Guillermo Billy.

ANIVERSARIO DE SKF ARGENTINA S.A. —Se han cumplido 45 años de existencia en nuestro país de la Compañía SKF Argentina S.A. Comercial e Industrial, representante exclusiva de la Aktiebolaget Svenska Kullagerfabriken de Gotemburgo, Suecia, y 37 fábricas SKF distribuidas en el mundo entero que producen los rodamientos a bolillas y a rodillos de la conocida y prestigiosa marca SKF. La firma argentina, con sede central en Perú 545, Buenos Aires, y una red de sucursales en Rosario, Córdoba, Mendoza y Tucumán, se ha convertido en una valiosa fuente de asesoramiento técnico gratuito, dentro de su campo especial, que viene brindando a los industriales y consumidores argentinos de rodamientos las experiencias técnicas recogidas en todo el mundo. La larga trayectoria de SKF en nuestro país es una demostración de su confianza en el progreso constante de nuestro desarrollo industrial.

FORD MOTOR ARGENTINA S. A. — Los hermanos Dante y Torcuato Emiliozzi, veteranos defensores del Ford en las competencias de Turismo de Carretera y flamantes campeones en la especialidad deportiva, fueron agasajados en el Centro Industrial Ford de General Pacheco, por altos ejecutivos de la empresa. Los citados corredores, que concurrieron acompañados por Oscar Gálvez y algunos integrantes de su equipo de colaboradores, recorrieron las instalaciones de la planta. Al término de su visita fueron invitados a un almuerzo en el comedor del citado Centro Industrial.

Progresan a ritmo acelerado las obras de construcción de las nuevas plantas de estampado y montaje de carrocerías en el Centro Industrial Ford de General Pacheco. Cabe destacar que en la planta de estampado funcionarán 34 prensas de efecto simple y doble, de las cuales se encuentran ya totalmente instaladas las 14 más grandes. Dichas máquinas han sido dispuestas en tres líneas, con cinco prensas de 800 toneladas la primera, cinco de 600 toneladas la segunda y cuatro de 400 toneladas la tercera, en las cuales se estamparán las partes más grandes de la carrocería del Ford Falcon.

CLUB DE AUTOMÓVILES DE COLECCIÓN. —La simpática institución del epígrafe prosigue en forma intensa su labor en pro de nuclear en su seno a to-

https://argentoteca.blogspot.com

noticiero

dos aquellos interesados en conservar en buenas condiciones de uso las viejas y gloriosas reliquias del automovilismo mundial. A tal fin, en su último boletín hace un llamado para formar el "banco de repuestos" de automóviles de colección, que permitirá intensificar el intercambio de piezas ya iniciado con buen éxito entre sus asociados.

También se comunica que se ha concretado la formación de la primera biblioteca del automóvil de colección, compuesta por libros, revistas, folletos, manuales y recopilación de datos de interés técnico e histórico.

Una de las inquietudes de la Comisión Directiva es encontrar a la brevedad un local social que permita la reunión de aproximadamente 20 a 30 automóviles. Quienes deseen formar parte de la institución y contribuir a la ampliación de su biblioteca o suministrar alguna información que permita ubicar un local adecuado para la misma, pueden dirigirse telefónicamente a la Secretaría: señor Héctor Podestá, T. E. 51-0037 y 1271 o por carta a avenida Figueroa Alcorta 3422, 3° D de esta capital.

ECOS DE UN GRAN TRIUNFO. — En los salones del Automóvil Club Real de Estocolmo fue ofrecida una brillante recepción en homenaje de las corredoras suecas Sra. Ewy Rosqwist y Srta. Ursula Wirth. La misma fue ofrecida por su Alteza Real el Príncipe Bertil, de Suecia. En esta ocasión se les entregó a las ganadoras del "VI Gran Premio Internacional Stándard" una plaqueta recordatoria de oro, de la institución de referencia.

Las dos suecas mitológicas que siguen celebrando su triunfo en la Argentina.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA. — Invitados por Industrias Káiser Argentina, visitaron la ciudad de Córdoba, agregados culturales de delegaciones diplomáticas acreditados ante nuestro país. Son el Dr. Andrea W. Bauer, de Alemania; el representante del Consejo Británico, Dr. N. A. R. MacKay; el de Colombia, señor Eduardo Pardo; el de EE. UU., señor William Y. Grupp, y el de Israel, señor Ariel Shoval.

El programa de agasajos que IKA preparó en tal ocasión, incluyó también una visita a su fábrica y al Instituto Técnico de Enseñanza Superior, cercano a la planta; una recorrida por los principales monumentos y lugares históricos; un viaje al Cerro Colorado, de indudable valor arqueológico, y una visita al Museo Jesuítico Argentino de Jesús María.

Como parte de los agasajos, la delegación se reunió en una cena ofrecida por la empresa, a la que concurrieron especialmente invitados representantes del cuerpo consular de Córdoba, de los países visitantes, autoridades de las direcciones de cultura, rectores de universidades, directores de los diarios locales y otras personalidades.

— El 7 de diciembre próximo pasado finalizó el primer año de enseñanza en el Instituto IKA, la escuela técnica del ciclo superior dependiente de la Fundación Káiser de la Argentina. La citada escuela, que funciona en el barrio de Santa Isabel, fue inaugurada al comienzo del año lectivo de 1962. La enseñanza es gratuita, recibiendo los alumnos una suma mensual destinada a solventar gastos de traslado y almuerzo en el establecimiento.

El programa de estudios cubre los aspectos teóricos y prácticos. Las clases teóricas se dictan en aulas y son dirigidas por profesores universitarios. Las prácticas se hacen en un amplio taller, provisto de numerosas y modernas máquinas, bajo la dirección de instructores especializados. El curso completo es de tres años, al cabo de los cuales se otorga el título de técnico mecánico.

Más de un centenar de jóvenes egresaron este primer año. Algunos, procedentes de Salta, Jujuy, Tucumán y Entre Ríos. Otras provincias limítrofes como Santiago del Estero y Santa Fe, y el resto de Córdoba.

Está abierta la inscripción para el ingreso en el ciclo de 1963. Los interesados pueden dirigirse a Instituto IKA, Casilla de Correo 8, Córdoba.

En los salones del Alvear Palace Hotel fue ofrecido por Industrias Káiser Argentina un cóctel en homenaje al crítico de arte señor Ernesto Ramallo, con motivo de cumplirse el sexto año consecutivo de la transmisión del programa "Nuestra Vida Artística", que sale al aire por la onda de L.S.4 Radio Porteña, auspiciado durante los últimos años por la mencionada firma.

NUEVA PLANTA INDUSTRIAL. — Fueron concluidas las obras de la planta ubicada en la localidad de Ferreyra (Córdoba) sobre la ruta 9, perteneciente a las empresas asociadas Goffre, Carbone y Cía. S.A.C.I. de nuestro país, y Thompson Ramo Wooldridge Inc. de los EE.UU.

Esta planta se dedicará a la fabricación de los aros de pistón Ramco y las válvulas para motores Thompson y Toledo, pernos y pistón, camisas de cilindros, guías de válvulas, conjuntos de dirección y otros productos para proveer equipo original a fabricantes de automotores y para colocarlos en el mercado de reposición de repuestos.

Las nuevas empresas Ramco Argentina S. A. y P.T.A. (Productos Thompson Argentina S. A.) incorporaron a su planta de Ferreyra las más modernas maquinarias de Sud América.

REINA DE LA CERVEZA.—En los salones del Alvear Palace Hotel fue presentada María Elena I, soberana de la Cerveza 1962. La rubia mendocina lució sus espléndidos 17 años ante un núcleo de invitados especiales y de representantes del periodismo metropolitano.

Para darle la bienvenida y presentar a la soberana, habló en primer término el señor Teobaldo Hernández, presidente del directorio de la Empresa Cervecera "Andes"; lo siguieron en el uso de la palabra un representante de los distribuidores de la cerveza mendocina en nuestra ciudad y el director de la Casa de Mendoza, doctor Guevara. La agasajada, María Elena I, agradeció emocionada la bienvenida dispensada y los homenajes de que fue objeto desde el momento de su arribo a la capital de la República.

Los feos de PARABRISAS posaron con la reina. Pero el diagramador cortó la foto.

EMPRESAS FIAT ARGENTINAS. — En un acto que contó con la presencia de caracterizadas figuras del mundo automotor, la firma Laprida S. A. inauguró en la calle Laprida 2150 el edificio en que actuará como nueva concesionaria de Fiat Argentina, distribuidora de los automóviles y camiones Fiat.

Las modernas instalaciones compren-

https://argentoteca.blogspot.com

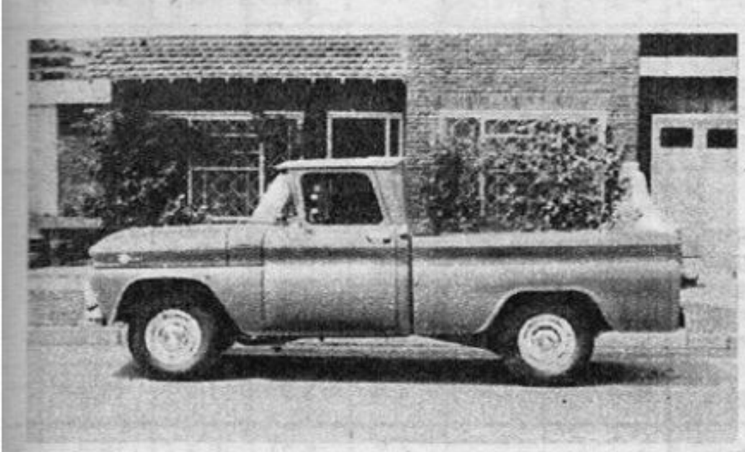
ARGENTINO

den un amplio salón de ventas y un taller mecánico destinado a la asistencia integral de aquellas unidades. Queda así ampliado a 92 el número de concesionarios que integran la red de Fiat Argentina en todo el país.

En adhesión a los propósitos que movieron la emisión del Empréstito "9 de Julio", Empresas FIAT Argentinas, dedicadas a la producción de tractores, grupos electrógenos y coches motores y vagones ferroviarios, suscribieron diez millones de pesos en títulos, suma a la que se agregan cinco millones que, a su vez y con igual intención, adquirió el personal del mencionado grupo industrial.

Con el propósito de subsanar el actual déficit energético y asegurar su plena actividad, el Frigorífico Wilson puso en funcionamiento, en sus instalaciones de Valentín Alsina, un moderno grupo electrógeno de 1200 CV construido por la firma Fiat Grandes Motores Diesel en Córdoba y entregado por Tecnomotor S.A., distribuidora de la producción de dicha fábrica.

GENERAL MOTORS ARGENTINA S. A. — General Motors Argentina acaba de lanzar al mercado nacional una nueva pick-up Chevrolet Diesel que es una primicia dentro de sus líneas de producción en todos los países donde fabrica vehículos. Exteriormente, en nada se diferencia de las Chevrolet nafteras ya conocidas por el público, pero el hecho de tener un motor Diesel de cuatro cilindros en línea la convierte en una novedad económica que llenará un vacío



Esta es la novedad. Esperamos ofrecer en breve un Road Test de la pick up.

en los caminos argentinos. Esta pick-up se presenta con la opción de dos tipos de caja, la "fleetiside", más amplia, y la "Stepside", que facilita la carga por el costado; también la caracteriza el tener cuatro velocidades delanteras y una trasera, siendo su potencia de 64 HP a 2.800 r.p.m. y su máximo esfuerzo de torsión de 19,76 kgr. a 1.400 r.p.m.

AUTOMÓVIL CLUB ARGENTINO. — La gran expansión alcanzada por el Automóvil Club Argentino en todos los aspectos de su actividad trajo aparejada la necesidad de ampliar constantemente sus instalaciones para dar cabida a las necesidades crecientes de su masa de asociados, que en estos momentos alcanza a la cifra de 200.000 socios.

Para cumplir estos objetivos de expansión, la Entidad adquirió en su oportunidad el inmueble de Ministro Brin 635/51/55, cuya toma de posesión se verificó en diciembre próximo pasado. También adquirió con el mismo fin otra propiedad en Rivadavia y Agüero. La compra de ambas propiedades permitirá diversificar en un futuro próximo los servicios de auxilios mecánicos, atención turística y demás servicios que presta el ACA a sus asociados, y que en la actualidad están centralizados en el edificio central, algunas de cuyas dependencias podrán dedicarse a los fines culturales y deportivos, actividades a las que presta también gran atención el ACA.

— Quedó inaugurado el servicio de teletipo que la Caja Nacional de Ahorro Postal ha instalado en comunicación permanente con el ACA para facilitar la atención de los seguros de vida y de automotores en sus distintos aspectos.

FEDERACIÓN ARGENTINA DE KÁRTING. — En la sede de la Sociedad Friulana de Buenos Aires se realizó la asamblea constitutiva de la Federación Argentina de Kárting.

Fue elegido presidente del Consejo Federal Jesús Cuello; vicepresidente, Remo Sabbadini; secretario, Elio Pasian; prosecretario, Roberto J. Coudannes; tesorero, Ismael Mirel; protesorero, Juan C. Enriquez; consejeros titulares: Vicente Acuña, Primo Colman, José Mestre, Antonio Padilla, Eduardo Zampini y suplentes: Luis D'Alessio, Néstor Pavia y Carlos Maretto.

La sede provisional de la entidad funciona en Alsina 2752, Capital.

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S.A. FCA. ARG. DE VEHÍCULOS DKW-AUTO UNIÓN.-Con destino a Alemania viajó el presidente de Auto Unión Argentina, ingeniero Roberto Huerta, acompañado por el Ing. Carlos Alberto Mai, director de la Empresa, y el Gerente de Finanzas de la misma, Dr. Andrés de Darás. El viaje de los citados hombres de empresa tiene por objeto completar en la fábrica matriz de Alemania los planes de ampliación y diversificación de la fábrica argentina en su planta industrial de Sauce Viejo, provincia de Santa Fe.

En la asamblea general ordinaria de Automotriz Santa Fe S. A. (DKW-Auto Unión) realizada en su planta de Sauce Viejo, fue reelecto el mismo directorio que se desempeñó hasta el presente, por un plazo de 3 años. En consecuencia, fueron confirmados en sus cargos, el Ing. Roberto Huerta, como presidente; el señor Federico de Bocourt, vicepresidente, y el Dr. Enrique Ariotti, director secretario.

TOURING CLUB ARGENTINO.—Con motivo del cierre de un nuevo ciclo de difusión de su programa por TV Canal 9, el Touring Club Argentino reunió al periodismo en una interesante audición en "mesa redonda", donde el tema principal fue el plan de realizaciones que la entidad tiene previsto para el año que se inicia.

Asistieron los siguientes periodistas: Enrique Rossi, de La Prensa; Juan C. Pérez Loizeau, de La Nación; A. M. Córdova Alsina, de Clarín; Norberto Alvarez Ojea, de Parabrisas; Mario De Vittis, de La Razón; Roberto H. Montes, de Coche a la Vista; Alberto Borrini, de Buenos Aires Dispacht; Pedro Fiore, de L.R.3 Radio Belgrano, y Gilberto Roura, de Velocidad.

El presidente del Touring Club, señor Federico Fernández Pita, se refirió al programa de la Institución para el año 1963, anticipando que será el año del T.C., ya que tiene un plan altamente constructivo que se pondrá de inmediato en ejecución. El transporte, la vialidad y el turismo, recibirán todo el entusiasmo de la gente del Touring Club y se encarará de inmediato la tarea de construir moteles en las rutas y cámpings en lugares de turismo. Luego, ante las cámaras dialogó con los hombres de prensa presentes, a quienes agradeció la labor que realizan en pro del automovilismo y el turismo nacionales.

Condujo el programa el señor Miguel Sánchez, con la colaboración de la actriz Perla Alvarado. Finalizado el mismo, fue servido un almuerzo en "Los Toldos" de Palermo Chico.

Periodistas en el Tourin Club. Por PARABRISAS, Norberto Alvarez Ojea.

https://argentoteca.blogspot.com

CARACTERISTICAS TECNICAS GENERALES DE LOS AUTOMOVILES

	Marca y Modelo	Posición motor y disp. cilindros	Enfriamiento	Diámetro	Carrera	Cilindrada total	Relación de compresión (:1)	HF máximos a r p m.	Tipos de transmisión	Nº de marchas	MULTIPLICACION FINAL 5ª	4ª	3ª	2ª	1ª
	JENSEN														
154	C-V 8	Ad. 8-V	Ag.	105	86	5.916	9,0	305/4800	Embrague	3 + 1	—	—	3,1	4,5	7,5
155	541 S SERIE S	Ad. 6-L	Ag.	87	111	3.993	7,4	—	Embrague	4 + 1	—	2,9	4,2	7,6	11,0
156	**LAGONDA** RAPIDE	Ad. 6-L	Ag.	96	92	3.995	8,2	236/5000	Automát.	—	—	—	3,8	5,4	8,7
	LANCIA														
157	APPIA	Ad. 4-V	Ag.	68	75	1.090	7,8	48/4900	Embrague	4 + 1	—	4,2	6,4	9,0	17,2
158	FLAVIA *	Ad. 4-OP	Ag.	82	71	1.500	8,3	78/5200	Embrague	4 + 1	—	3,9	6,4	9,1	15,4
159	FLAMINIA	Ad. 6-V	Ag.	80	81,5	2.458	8,4	110/5200	Embrague	4 + 1	—	4,1	6,4	9,0	13,6
160	**LINCOLN** CONTINENTAL	Ad. 8-V	Ag.	109,2	94	7.046	10,0	300/4100	Automát.	—	—	—	2,9	4,3	6,8
	LOTUS														
161	ELAN 1500	Ad. 4-L	Ag.	81	72,7	1.499	9,5	100/5700*	Embrague	4 + 1	—	3,9	6,3	9,9	17,1
162	ELITE COUPE	Ad. 4-L	Ag.	76,2	66,6	1.216	10,0	75/6500	Embrague	4 + 1	—	4,2	5,2	7,7	10,7
	M.G.														
163	MIDGET	Ad. 4-L	Ag.	64,5	83,7	1.098	8,9	59/5500	Embrague	4 + 1	—	4,2	5,7	8,1	13,5
164	M.G. B	Ad. 4-L	Ag.	80,2	88,9	1.798	8,8	98/9400	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,4	8,6	14,2
165	1100 *	Ad. 4-L	Ag.	64,5	83,7	1.098	8,9	59/5500	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,8	8,9	14,9
166	MAGNETTE N	Ad. 4-L	Ag.	76,2	88,9	1.622	8,3	68/5000	Embrague	4 + 1	—	4,3	5,9	9,5	15,6
167	**MASERATI** 3500 G.T	Ad. 6-L	Ag.	86	100	3.485	8,5	235/5800	Embrague	4 + 1	—	3,8	4,8	6,9	11,4
	MERCEDES BENZ														
168	190 C	Ad. 4-L	Ag.	85	83,6	1.897	8,7	90/5200	Embrague	4 + 1	—	4,1	6,3	9,4	16,6
169	190 DC	Ad. 4-L	Ag.	87	83,6	1.988	21	60/4200	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,9	8,9	15,9
170	220	Ad. 6-L	Ag.	80	72,8	2.195	8,7	105/5000	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,9	8,9	14,9
171	220 S	Ad. 6-L	Ag.	80	72,8	2.195	8,7	124/5200	Embrague	4 + 1	—	4,1	6,3	9,4	14,9
172	220 SE	Ad. 6-L	Ag.	80	72,8	2.195	8,7	134/5000	Embrague	4 + 1	—	4,1	6,3	9,4	14,9
173	300 SE	Ad. 6-L	Ag.	85	88	2.996	8,7	185/5200	Embrague	4 + 1	—	4,1	6,5	10,3	16,3
174	190 SL	Ad. 4-L	Ag.	85	83,6	1.897	8,8	120/5800	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,9	9,1	13,7
175	300 SL	Ad. 6-L	Ag.	85	88	2.996	8,6	240/6100	Embrague	4 + 1	—	3,6	5,1	7,2	12,1
	MERCURY														
176	COMET	Ad. 6-L	Ag.	88,9	74,8	2.786	8,7	101/4400	Embrague	3 + 1	—	—	3,1	5,7	10,2
177	MONTEREY	Ad. 8-V	Ag.	102	89	3.650	8,9	220/4300	Embrague	3 + 1	—	—	3,6	6,6	11,3
	MORGAN														
178	4/4 SERIE S IV	Ad. 4-L	Ag.	80,9	67,1	1.340	8,9	56/5000	Embrague	4 + 1	—	4,5	6,9	10,4	18,7
179	PLUS 4	Ad. 4-L	Ag.	86	92	2.138	9,1	105/4750	Embrague	4 + 1	—	3,7	5,1	6,9	12,6
180	PLUS 4 SP.	Ad. 4-L	Ag.	83	92	1.991	9,2	115/5000	Embrague	4 + 1	—	3,7	5,1	6,9	12,6
	MORRIS														
181	MINIMINOR *	Ad. 4-L	Ag.	62,9	68,2	848	8,3	37/5500	Embrague	4 + 1	—	3,7	5,2	8,1	13,6
182	MINICOOPER *	Ad. 4-L	Ag.	62,4	81,3	997	9,0	56/6000	Embrague	4 + 1	—	3,7	5,2	8,1	13,6
183	MINOR "1000"	Ad. 4-L	Ag.	64,5	83,7	1.098	8,9	50/5700	Embrague	4 + 1	—	4,2	5,9	10,0	13,8
184	1100	Ad. 4-L	Ag.	64,5	83,7	1.098	8,5	50/5700	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,9	8,9	13,2
185	OXFORD S IV	Ad. 4-L	Ag.	76,2	88,9	1.622	8,3	63/4500	Embrague	4 + 1	—	4,3	6,0	9,4	15,6
186	**MOSKVITCH** 403	Ad. 4-L	Ag.	76	75	1.360	7,0	45/4500	Embrague	4 + 1	—	4,6	6,8	11,2	17,6
187	**MORETTI** 110	Ad. 4-L	Ag.	68	75	1.089	9,0	65/6000	Embrague	4 + 1	—	4,3	6,7	10,3	16,6
188	**NITSUBISHI** COLT DELUXE	At. 2-L	Ai.	72	73	594	7,2	25/4800	Embrague	3 + 1	—	—	3,4	5,5	10,3
	NISSAN														
189	PL 312-U	Ad. 4-L	Ag.	73	71	1.189	8,2	60/5000	Embrague	3 + 1	—	—	4,4	7,5	15,2
190	G. 30	Ad. 4-L	Ag.	85	83	1.883	8,9	95/4800	Embrague	4 + 1	—	4,6	6,9	11,0	18,1
191	**NSU-FIAT** NECKAR	Ad. 4-L	Ai.	68	75	1.089	—	55/5200	Embrague	4 + 1	—	—	—	—	—
	N.S.U.														
192	PRINZ 4	At. 2-L	Ai.	76	66	598	7,5	36/5500	Embrague	4 + 1	—	4,8	6,8	10,6	19,9
193	SPORT PRINZ	At. 2-L	Ai.	76	66	598	7,5	36/5500	Embrague	4 + 1	—	4,8	6,8	10,6	19,9
194	**OGLE** SX 1000	Ad. 4-L	Ag.	62,4	81,3	997	9,0	55/6000	Embrague	4 + 1	—	3,8	5,1	7,2	12,1
	OLDSMOBILE														
195	F-85	Ad. 8-V	Ag.	89	71	3.520	8,7	155/4800	Embrague	3 + 1	—	—	3,1	4,8	7,9
196	JETFIRE TURBO.	Ad. 8-V	Ag.	89	71	3.520	8,7	215/4600	Embrague	3 + 1	—	—	3,1	4,8	7,9
197	SUPER 88	Ad. 8-V	Ag.	105	94	6.455	10,2	330/4600	Embrague*	3 + 1	—	—	3,2	4,4	6,9
198	98	Ad. 8-V	Ag.	105	94	6.455	10,2	330/4600	Automát.	—	—	—	—	—	—

https://argentoteca.blogspot.com

1963

Con los datos expuestos a continuación se completa la planilla de características de automóviles iniciada en el número anterior. Los modelos de automóviles norteamericanos ofrecen en su gran mayoría opciones de carrocería que van desde el modelo coupé hasta el sedán y la rural. Lo mismo puede decirse de las transmisiones automáticas y/o manuales. Por razones de espacio no se incluyen estas opciones en su totalidad, lo mismo que las de motor, techo duro desmontable, etc.

Posición palanca de cambio	KPH x 100 rpm en la marcha más alta	Tipo de frenos	SUSPENSION		Batería V Amp.h	Distancia entre ejes mm	TROCHA		Largo total mm	Ancho total mm	Altura total mm	Diámetro de giro mm	Peso kg	Rodado	Puertas	Capacidad	
			Delantera	Trasera			Delantera mm	Trasera mm									
C.D.	26	HD.	IND.	E.Rig.	12/64	2667	1420	1445	4680	1714	1400	1160	1513	670/15	2	4	154
C.D.	—	HD.	IND.	E.Rig.	12/64	2667	1377	1403	4521	1702	1390	1180	1477	640/15	2	4	155
C.D.	32	HD.	IND.	D.D.	12/60	2896	1372	1410	4965	1765	1422	1234	1710	710/15	4	6	156
C.D.	26	HC.	IND.	E.Rig.	12/42	2510	1180	1182	4020	1480	1450	1060	920	155/14	4	5	157
C.D.	29	HD.	IND.	E.Rig.	12/42	2650	1300	1280	4580	1610	1510	1100	1190	165/15	4	6	158
C.D.	32	HD.	IND.	E.Rig.	12/45	2870	1368	1370	4855	1750	1480	1200	1560	175/400	4	6	159
C.D.	44	HC.	IND.	E.Rig.	12/80	3124	1575	1549	5410	1993	1358	1463	2212	900/14	—	—	160
Piso	27	HD.	IND.	IND.	12/57	2134	1194	1194	3670	1422	1104	892	560	520/13	2	2	161
Piso	25	HD.	IND.	IND.	12/57	2235	1194	1194	3810	1473	1168	906	610	480/15	2	2	162
Piso	25	HDA.	IND.	E.Rig.	12/43	2030	1160	1140	3370	1350	1260	975	597	520/13	2	2	163
Piso	29	HDA.	IND.	E.Rig.	12/58	2311	1245	1251	3891	1522	1254	975	871	560/14	2	2	164
Piso	24	HDA.	IND.	IND.	12/43	2375	1308	1292	3727	1534	1340	1036	840	550/12	4	5	165
Piso	30	HC.	IND.	E.Rig.	12/58	2550	1420	1302	4000	1610	1490	1143	1140	590/14	4	5	166
Piso	33	HD.	IND.	E.Rig.	12/64	2591	1378	1358	4801	1727	1295	1220	1240	650/16	2	2	167
C.D.	27	HC.	IND.	IND.	12/52	2698	1466	1485	4730	1793	1495	1127	1240	700/13	4	5	168
C.D.	28	HC.	IND.	IND.	12/66	2698	1466	1485	4730	1793	1495	1127	1240	700/13	4	5	169
C.D.	30	HC.	IND.	IND.	12/52	2750	1470	1482	4880	1793	1505	1093	1300	670/13	4	6	170
C.D.	30	HDA.	IND.	IND.	12/60	2750	1482	1482	4880	1793	1505	1093	1310	670/13	4	6	171
Piso	28	HDA.	IND.	IND.	12/66	2750	1482	1482	4880	1793	1505	1093	1360	670/13	4	5	172
C.D.	29	HD.	IND.	IND.	12/56	2750	1482	1488	4880	1793	1460	1173	1515	750/13	4	6	173
Piso	28	HC.	IND.	IND.	12/56	2400	1437	1485	4293	1760	1321	1097	1170	640/13	2	2	174
Piso	36	HD.	IND.	IND.	12/56	2400	1400	1448	4572	1790	1300	1127	1310	670/13	2	2	175
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/55	2780	1397	1358	4869	1790	1409	1188	1170	650/13	4	6	176
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/55	3048	1549	1524	5461	2032	1409	1280	1800	750/14	4	6	177
Piso	27	HDA.	IND.	E.Rig.	12/38	2440	1220	1220	3660	1390	1200	950	650	560/15	2	2	178
Piso	33	HDA.	IND.	E.Rig.	12/57	2440	1220	1240	3680	1390	1230	950	830	560/15	2	2	179
Piso	33	HDA.	IND.	E.Rig.	12/57	2440	1220	1240	3680	1390	1200	950	760	560/15	2	2	180
Piso	24	HC.	IND.	IND.	12/34	2032	1205	1164	3050	1410	1350	961	610	520/10	2	4	181
Piso	24	HC.	IND.	IND.	12/34	2032	1205	1164	3050	1410	1350	961	640	520/10	2	4	182
Piso	24	HC.	IND.	E.Rig.	12/43	2185	1284	1278	3760	1550	1520	1009	787	520/12	4	4	183
Piso	24	HDA.	IND.	IND.	12/43	2375	1308	1292	3727	1534	1340	1036	840	550/12	4	5	184
Piso	26	HC.	IND.	E.Rig.	12/58	2550	1420	1302	4330	1610	1490	1143	1120	590/14	4	6	135
C.D.	26	HC.	IND.	E.Rig.	12/42	2362	1219	1219	4051	1536	1561	1188	980	560/15	4	5	186
Piso	25	HDA.	IND.	E.Rig.	12/32	2152	1231	1231	3683	1390	1295	1050	800	560/13	2	2	187
C.D.	18	HC.	IND.	IND.	12/28	2065	1180	1170	3389	1410	1370	430	555	520/12	2	5	188
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2470	1170	1187	4185	1515	1505	1040	945	600/14	2	2	189
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2630	1338	1378	4510	1680	1510	1120	1570	640/14	4	6	190
—	—	HC.	IND.	IND.	—	2337	1231	1231	3912	1460	1490	—	—	—	2	4	191
Piso	19	HC.	IND.	IND.	12/36	2040	1230	1200	3440	1490	1360	880	565	480/12	2	4	192
Piso	19,5	HC.	IND.	IND.	12/36	2000	1200	1200	3560	1520	1230	—	555	480/12	2	2	193
Piso	23	HDA.	IND.	IND.	12/72	2000	1210	1164	3403	1473	1181	1023	470	520/10	2	2	194
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/44	2850	1420	1420	4888	1860	1328	1127	1100	650/13	4	6	195
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/70	2850	1420	1420	4888	1860	1328	1127	1100	650/13	4	6	196
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/70	3125	1580	1550	5440	1990	1430	13106	1895	800/14	4	6	197
—	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/70	2535	1335	1374	4650	1695	1410	13106	1955	850/14	4	6	198

https://argentoteca.blogspot.com

CARACTERISTICAS TECNICAS GENERALES

	Marca y Modelo	Posición motor y disp. cilindros	Enfriamiento	Diámetro	Carrera	Cilindrado total	Relación de compresión (:1)	HP máximos a r.p.m.	Tipos de transmisión	Nº de marchas	MULTIPLICACION FINAL 5º	4º	3º	2º	1º
	OPEL														
199	KADETT	Ad. 4-L	Ag.	72	61	993	7,8	46/5200	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,5	8,4	14,2
200	REKORD	Ad. 4-L	Ag.	80	74	1.488	7,2	54/4400	Embrague	4 + 1	—	3,5	4,7	7,2	12,7
201	KAPITAN	Ad. 6-L	Ag.	85	76	2.605	7,8	99/4300	Embrague	3 + 1	—	—	3,9	6,4	11,1
202	CAR-A-VAN	Ad. 4-L	Ag.	80	74	1.488	7,2	54/4400	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,1	7,8	13,8
	OSCA														
203	1000 SPORT	Ad. 4-L	Ag.	71	62	993	9,5	90/7100	Embrague	4 + 1	—	5,4	7,1	10,6	19,7
204	1600 SPORT	Ad. 4-L	Ag.	80	78	1.568	9,5	140/6600	Embrague	4 + 1	—	4,5	5,6	8,4	10,1
205	2000 SPORT	Ad. 4-L	Ag.	88	81,5	1.995	—	170/6500	Embrague	4 + 1	—	—	—	—	—
	PANHARD														
206	PL 17 M 6 *	Ad. 2-OP	Ai.	84,9	75	848	8,0	50/5250	Embrague	4 + 1	—	4,5	6,14	9,4	18,2
207	TIGRE R *	Ad. 2-OP	Ai.	84,9	75	848	8,0	60/5750	Embrague	4 + 1	—	4,5	6,14	9,4	18,2
	PEUGEOT														
208	403	Ad. 4-L	Ag.	80	73	1.468	7,2	65/4750	Embrague	4 + 1	—	4,2	6,1	9,4	16,8
209	404	Ad. 4-L	Ag.	84	73	1.618	7,2	72/5400	Embrague	4 + 1	—	4,2	6,1	9,4	16,8
	PRINCE														
210	S 21 D 4	Ad. 4-L	Ag.	84	84	1.862	8,0	96/5000	Embrague	4 + 1	—	4,6	7,2	11,9	18,9
211	V 23 B-2	Ad. 4-L	Ag.	84	84	1.862	8,0	96/5000	Embrague	4 + 1	—	4,6	7,2	11,9	18,9
212	S 40 D-1	Ad. 6-V	Ag.	84	84	1.862	8,5	100/5000	Embrague	4 + 1	—	3,5	4,8	7,8	14,3
213	R 21 A-1	Ad. 6-V	Ag.	84	84	1.862	8,5	100/5000	Embrague	4 + 1	—	4,6	7,2	11,9	18,9
214	R 21 B-1	Ad. 6-V	Ag.	84	84	1.862	8,5	100/5000	Embrague	4 + 1	—	4,6	7,2	11,9	18,9
	PLYMOUTH														
215	SAVOY	Ad. 6-V	Ag.	86,5	108	3.600	8,2	145/4000	Embrague*	3 + 1	—	—	3,3	5,1	8,5
216	BELVEDERE	Ad. 6-V	Ag.	86,5	108	3.600	8,2	145/4000	Embrague*	3 + 1	—	—	3,3	5,1	8,5
217	FURY	Ad. 6-V	Ag.	86,5	108	3.600	8,2	145/4000	Embrague*	3 + 1	—	—	3,3	5,1	8,9
218	VALIANT V 200	Ad. 6-V	Ag.	86,5	108	3.600	8,2	145/4000	Embrague*	3 + 1	—	—	3,2	4,8	8,2
	PONTIAC														
219	TEMPEST	Ad. 4-L	Ag.	103	95	3.190	8,6	115/4000	Embrague*	3 + 1	—	—	3,3	5,5	9,7
220	CATALINA	Ad. 8-V	Ag	103	95	6.380	8,6	215/3600	Embrague*	3 + 1	—	—	3,2	5,1	8,1
	PORSCHE														
221	1600	At. 4-OP	Ai.	82,5	74	1.582	7,5	60/4500	Embrague	4 + 1	—	3,6	5,0	7,8	13,7
222	1600	At. 4-OP	Ai.	82,5	74	1.582	8,5	75/5000	Embrague	4 + 1	—	3,6	5,0	7,8	13,7
223	1600 S 90	At. 4-OP	Ai.	82,5	74	1.582	9,0	90/5500	Embrague	4 + 1	—	3,8	5,0	7,8	13,7
224	CARRERA 2	At. 4-OP	Ai.	92	74	1.966	9,5	140/5500	Embrague	4 + 1	—	3,8	5,0	7,8	13,7
	RAMBLER														
225	CLASSIC	Ad. 6-L	Ag.	74,9	108	3.205	8,7	127/1200	Embrague	3 + 1	—	—	3,3	5,4	8,6
226	AMBASSADOR	Ad. 8-V	Ag.	101,6	82,6	5.358	8,7	250/4700	Automát.	—	—	—	—	—	—
227	CROSS-COUNTRY	Ad. 8-V	Ag.	101,6	82,6	5.358	8,7	250/4700	Automát.	—	—	—	—	-	—
228	RELIANT SABRE	Ad. 4-L	Ag.	82,6	79,5	1,703	8,8	90/5000	Embrague	4 + 1	—	3,6	4,4	6,0	9,0
	RENAULT														
229	R 4	Ad. 4-L	Ag.	54,5	80	747	8,5	24/4500	Embrague	3 + 1	—	—	4,2	7,7	15,7
230	DAUPHINE	At. 4-L	Ag.	58	80	845	8,0	26/4200	Embrague	3 + 1	—	—	4,5	7,9	16,2
231	GORDINI	At. 4-L	Ag.	58	80	845	8,0	35/5000	Embrague	4 + 1	—	4,5	6,6	9,9	16,2
232	R 8	At. 4-L	Ag.	65	72	956	8,5	42/5200	Embrague	4 + 1	—	4,5	6,6	9,2	16,0
233	FLORIDE	At. 4-L	Ag.	65	72	956	9,5	45/6500	Embrague	4 + 1	—	4,5	6,6	9,2	16,0
	RILEY														
234	ELF	Ad. 4-L	Ag.	62,9	68,3	848	8,3	34/5500	Embrague	4 + 1	—	3,8	5,3	8,2	13,7
235	ONE-POINT-FIVE	Ad. 4-L	Ag.	73	88,9	1.489	8,3	63/5000	Embrague	4 + 1	—	3,8	5,1	8,3	13,7
236	4/72	Ad. 4-L	Ag.	76	88,9	1.622	8,3	71/5000	Embrague	4 + 1	—	4,3	5,9	9,5	15,6
237	ROCHDALE OLYMPIC	Ad. 4-L	Ag.	73	88,9	1.489	—	60/4800	Embrague	4 + 1	—	—	—	—	—
	ROVER														
238	95	Ad. 6-L	Ag.	77,8	92,1	2.625	8,8	102/4750	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,4	7,9	13,2
239	110	Ad. 6-L	Ag.	77,8	92,1	2.625	8,8	123/5000	Embrague	4 + 1	—	4,3	5,5	8,1	14,5
240	3 LITRE MK II	Ad. 6-L	Ag.	77,8	105	2.995	8,7	134/5000	Embrague	4 + 1	—	4,3	5,5	8,1	14,5
	ROLLS-ROYCE														
241	SILVER CLOUD III	Ad. 8-V	Ag.	104	91,5	6.230	9,0	—	Automát.	—	—	—	—	—	—
242	PHANTOM V	Ad. 8-V	Ag.	104	91,5	6.230	9,0	—	Automát.	—	—	—	—	—	—
243	SAAB 96 *	Ad. 3-L*	Ag.	70	72,9	841	7,3	38/4250	Embrague	3 + 1	—	—	5,2	8,5	17,1
	SIMCA														
244	1000	At. 4-L	Ag.	68	65	944	8,2	50/5200	Embrague	4 + 1	—	4,2	6,2	9,2	15,2
245	MONTLHERY	Ad. 4-L	Ag.	74	75	1.290	8,5	67/5400	Embrague	4 + 1	—	4,8	7,0	11,2	17,8
246	ELYSEE	Ad. 4-L	Ag.	74	75	1.290	7,5	52/4900	Embrague	4 + 1	—	—	—	—	—
247	ETOILE	Ad. 4-L	Ag.	74	75	1.290	7,5	52/4900	Embrague	4 + 1	—	—	—	—	—
248	ARIANE	Ad. 4-L	Ag.	74	75	1.290	7,5	52/4900	Embrague	4 + 1	—	—	—	—	—
	SEAT														
249	600	At. 4-L	Ag.	60	56	633	7,5	28/4900	Embrague	4 + 1	—	4,8	5,7	10,1	16,1
250	1400 C	Ad. 4-L	Ag.	82	66	1.395	7,5	98/4800	Embrague	4 + 1	—	4,4	6,9	10,3	17,1

https://argentoteca.blogspot.com

DE LOS AUTOMOVILES DE 1963

Posición palanca de cambio	KPH x 100 rpm. en la marcha más alta	Tipo de frenos	SUSPENSION Delantero	SUSPENSION Trasero	Bateria V Amp.h	Distancia entre ejes mm	TROCHA Delantera mm	TROCHA Trasera mm	Largo total mm	Ancho total mm	Altura total mm	Diametro de giro mm	Peso kg	Rodado	Puertas	Capacidad	
Piso	—	HC.	IND.	E.Rig.	6/66	2325	1200	1205	3927	1470	1410	980	670	550/12	2	4	199
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	6/77	2941	1265	1280	4515	1632	1485	1070	930	590/13	4	5	200
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	6/77	2800	1378	1374	4831	1812	1512	1070	1310	700/14	4	6	201
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	6/77	2541	1266	1274	4515	1632	1516	1070	1070	640/13	2	5	202
Piso	20,5	HD.	IND.	E.Rig.	12/40	2100	1145	1130	—	—	—	1070	570	520/14	2	2	203
Piso	23	HD.	IND.	E.Rig.	12/40	2100	1145	1130	—	—	—	1070	575	520/14	2	2	204
Piso	—	HD.	IND.	E.Rig.	12/40	2100	1145	1130	—	—	—	1070	580	520/14	2	2	205
Piso	24	HD.	IND.	E.Rig.	12/40	2570	1300	1300	4580	1618	1460	1000	805	145/380	4	6	206
Piso	24	HD.	IND.	E.Rig.	12/40	2570	1300	1300	4580	1618	1460	1000	805	145/380	4	6	207
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/55	2660	1340	1300	4470	1670	1510	950	1015	165/380	4	5	208
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/55	2650	1345	1280	4420	1625	1450	960	1036	165/380	4	5	209
C.D.	26	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2535	1348	1384	4475	1680	1535	1080	1340	640/14	4	6	210
C.D.	26	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2535	1348	1384	4475	1680	1535	1080	1340	640/14	4	6	211
C.D.	23	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2680	1380	1400	4650	1695	1480	1080	1295	700/13	4	6	212
C.D.	25	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2535	1335	1374	4650	1695	1385	1080	1350	590/15	2	5	213
C.D.	25	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2535	1335	1374	4650	1695	1410	1080	1340	590/15	2	2	214
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/48	2850	1550	1450	5200	1920	1380	1219	1460	650/13	2	6	215
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/48	2850	1550	1450	5200	1920	1380	1219	1460	650/13	4	6	216
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/80	2850	1550	1450	5200	1920	1380	1219	1460	650/13	4	6	217
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/80	2850	1550	1450	5200	1920	1380	1219	1460	650/13	4	6	218
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/48	2845	1454	1473	4934	1886	1358	1156	1320	600/15	4	6	219
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/53	3048	1587	1626	5388	2000	1415	1981	1765	800/14	4	6	220
Piso	32	HC.	IND.	IND.	6/84	2110	1288	1270	4013	1651	1321	944	960	560/15	2	4	221
Piso	32	HC.	IND.	IND.	6/84	2110	1288	1270	4013	1651	1321	944	960	560/15	2	4	222
Piso	31	HC.	IND.	IND.	6/84	2110	1288	1270	4013	1651	1321	944	960	590/15	2	4	223
Piso	31	HD.	IND.	IND.	12/50	2110	1288	1270	4013	1651	1321	1010	960	590/15	2	4	224
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2845	1500	1460	4801	1803	1397	1127	1350	615/14	4	6	225
TAB.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/60	2845	1500	1502	4801	1839	1397	1133	1985	750/14	4	6	226
TAB.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/60	2845	1500	1502	4801	1839	1397	1133	—	—	4	6	227
Piso	33	HDA.	IND.	E.Rig.	12/45	2286	1220	1220	4191	1524	1270	944	795	155/15	2	2	228
TAB.	23	HC.	IND.	IND.	6/60	2438	1220	1216	3607	1485	1530	853	565	135/13	4	4	229
Piso	24	HC.	IND.	IND.	12/40	2270	1250	1220	3950	1520	1390	910	620	500/15	4	4	230
Piso	24	HC.	IND.	IND.	12/40	2270	1250	1220	3950	1520	1390	910	620	500/15	4	4	231
Piso	24	HD.	IND.	IND.	12/40	2270	1250	1220	3950	1520	1390	906	717	145/15	4	5	232
Piso	24	HD.	IND.	IND.	12/40	2270	1250	1220	4267	1575	1300	960	797	145/15	2	2	233
Piso	24	HC.	IND.	E.Rig.	12/34	2036	1205	1164	3311	1410	1350	963	645	520/10	2	4	234
Piso	29	HC.	IND.	E.Rig.	12/58	2185	1292	1277	3854	1550	1510	1044	944	560/14	4	5	235
Piso	26	HC.	IND.	E.Rig.	12/58	2550	1420	1302	4330	1610	1490	1143	1147	590/14	4	5	236
Piso	—	—	IND.	E.Rig.	—	2196	1282	1282	3734	1626	1257	—	—	—	2	2	237
Piso	30	HDA.	IND.	E.Rig.	12/57	2819	1333	1307	4445	1666	1618	1127	1525	1530	4	5	238
Piso	29	HDA.	IND.	E.Rig.	12/57	2819	1333	1307	4445	1666	1618	1127	1525	1530	4	5	239
Piso	29	HDA.	IND.	E.Rig.	12/57	2806	1403	1422	4736	1778	1511	1219	1640	1140	4	6	240
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/67	3055	1420	1520	5359	1850	1650	1225	—	820/15	4	6	241
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/67	3650	1520	1620	6240	1975	1880	1370	—	890/14	4	7	242
C.D.	21	HC.	IND.	IND.	12/33	2489	1219	1219	4013	1567	1473	1097	800	520/15	2	4	243
Piso	24	HC.	IND.	IND.	12/40	2220	1250	1234	3797	1485	1390	900	730	560/12	—	—	244
C.D.	24	HC.	IND.	E.Rig.	12/40	2445	1255	1250	4189	1567	1427	1080	950	560/14	4	5	245
C.D.	25	HC.	IND.	E.Rig.	12/40	2445	1255	1250	4189	1567	1427	1080	930	560/14	4	5	246
C.D.	25	HC.	IND.	E.Rig.	12/40	2445	1255	1250	4189	1567	1427	1080	930	560/14	4	5	247
C.D.	24	HC.	IND.	E.Rig.	12/40	2692	1372	1346	4520	1755	1537	1140	1100	165/380	4	5	248
Piso	20	HC.	IND.	IND.	12/28	2000	1115	1116	3285	1380	1345	870	554	520/12	2	4	249
C.D.	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/55	2650	1333	1310	4465	1620	1430	1070	1065	590/14	4	4	250

https://argentoteca.blogspot.com

CARACTERISTICAS TECNICAS GENERALES

	Marca y Modelo	Posicion motor y disp. cilindros	Enfriamiento	Diametro	Carrera	Cilindrado total	Relacion de compresión (:1)	HP maximos a r p m	Tipos de transmisión	Nº de marchas	MULTIPLICACION FINAL				
											5º	4º	3º	2º	1º
	SIATA-AUTO														
251	1300	Ad. 4-L	Ag.	72	79,5	1.295	8,8	78/6000	Embrague	4 + 1	—	4,1	6,1	9,4	15,4
252	1500	Ad. 4-L	Ag.	77	79,5	1.481	8,8	85/6200	Embrague	4 + 1	—	4,1	6,1	9,4	15,4
	SINGER														
253	GAZELLE	Ad. 4-L	Ag.	86,1	76,2	1.592	8,3	57/4100	Embrague	4 + 1	—	4,2	5,9	9,0	15,8
254	VOGUE	Ad. 4-L	Ag.	86,1	76,2	1.592	8,3	62/4400	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,4	8,3	13,0
	SKODA														
255	OCTAVIA	Ad. 4-L	Ag.	68	75	1.089	7,5	42/4500	Embrague	4 + 1	—	4,8	7,6	11,8	20,4
256	O. SUPER	Ad. 4-L	Ag.	72	75	1.221	7,5	47/4500	Embrague	4 + 1	—	4,8	7,6	11,8	20,4
257	FELICIA	Ad. 4-L	Ag.	72	75	1.221	8,4	55/5100	Embrague	4 + 1	—	4,8	7,6	11,8	20,4
	STANDARD														
258	ENSIGN DE L.	Ad. 4-5	Ag.	86	92	3.138	8,5	75/ —	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,7	8,6	14,5
259	VANGUARD "6"	Ad. 6-L	Ag.	74,7	76	1.998	8,0	85/ —	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,7	8,6	14,5
	STEYR PUCH														
260	500 D	At. 2-OP	Ai.	70	64	493	6,8	16/4600	Embrague	4 + 1	—	4,6	6,7	11,2	19,2
261	700 C	At. 2-OP	Ai.	80	64	643	7,1	25/4800	Embrague	4 + 1	—	4,3	6,3	10,4	18,2
	STUDEBAKER														
262	LARK 6	Ad. 6-L	Ag.	72,6	101	2.780	8,0	112/4500	Embrague	3 + 1	—	—	3,7	6,1	9,9
263	LARK 8	Ad. 8-V	Ag.	90,4	82,6	4.248	8,2	180/4500	Embrague	3 + 1	—	—	3,1	4,8	7,9
264	CRUISER	Ad. 8-V	Ag.	90,4	91,9	4.736	8,2	210/4500	Embrague	3 + 1	—	—	3,3	5,2	8,5
265	HAWK 6	Ad. 6-L	Ag.	72,6	101,6	2.780	8,0	112/4500	Embrague	3 + 1	—	—	4,1	6,8	10,3
266	HAWK V 8	Ad. 8-V	Ag.	90,4	82,6	4.248	8,2	180/4500	Embrague	3 + 1	—	—	3,3	5,2	8,5
267	HAWK V 8 289	Ad. 8-V	Ag.	90,4	91,9	4.736	8,2	210/4500	Embrague	3 + 1	—	—	3,3	5,2	8,5
268	AVANTI	Ad. 8-V	Ag.	90,4	91,9	4.736	9,0	—	Embrague	3 + 1	—	—	3,3	5,2	8,5
	SUBARU														
269	MAIA	At. 2 *	Ai.	67	60	423	6,0	23/5000	Embrague	3 + 1	—	—	3,0	4,8	9,4
270	360	At. 2 *	Ai.	61,5	60	356	6,2	18/4700	Embrague	3 + 1	—	—	3,4	5,3	10,1
271	SAMBAR	At. 2 *	Ai.	67	60	423	5,9	22/5000	Embrague	3 + 1	—	—	3,4	5,3	10,1
272	SAMBAR 360	At. 2 *	Ai.	61,5	60	356	6,0	18/4700	Embrague	3 + 1	—	—	3,9	6,2	10,2
273	SYRENA 101 *	Ad. 2-L	Ai.	76	82	744	7,0	30/3800	Embrague	4 + 1	—	4,7	7,8	11,6	19,0
	SUNBEAM														
274	RAPIER III A	Ad. 4-L	Ag.	81,5	76,2	1.592	9,1	80/5100	Embrague	4 + 1	—	4,2	5,9	9,1	14,2
275	ALPINE II	Ad. 4-L	Ag.	81,5	76,2	1.592	9,1	85/5000	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,4	8,3	13,0
	TORNADO														
276	TALISMAN	Ad. 4-L	Ag.	81	65	1.340	8,0	55/5000	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,8	9,9	16,9
277	TALISMAN GT.	Ad. 4-L	Ag.	81	65	1.340	8,5	75/5500	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,8	9,9	16,9
278	TATRA 2-603	At. 8-V	Ai.	75	70	2.472	8,2	105/4800	Embrague	4 + 1	—	3,8	5,9	9,2	14,3
	TOYOPET														
279	TIARA	Ad. 4-L	Ag.	77	78	1.453	8,4	65/4500	Embrague	3 + 1	—	—	4,3	7,2	13,2
280	CROWN	Ad. 4-L	Ag.	88	78	1.897	8,0	90/5000	Embrague*	—	—	—	—	—	—
281	TRABANT P 600 *	Ad. 2-L	Ai.	72	73	594,5	7,6	23/3800	Embrague	4 + 1	—	4,4	6,6	10,1	17,7
	TRIUMPH														
282	HERALD 1200	Ad. 4-L	Ag.	69,3	76	1.147	8,0	43/4500	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,7	8,9	15,4
283	VITESSE	Ad. 6-L	Ag.	66,7	76	1.596	8,7	70/5000	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,2	7,3	12,1
284	TR 4	Ad. 4-L	Ag.	86	92	2.138	9,0	105/4600	Embrague	4 + 1	—	3,7	4,9	7,4	11,6
285	TSCHAIKA V-8	Ad. 8-V	Ag.	100	88	5.506	8,5	195/4400	Automát.	—	—	—	—	—	—
	TURNER														
286	950	Ad. 4-L	Ag.	62,9	76,2	948	8,3	48/5000	Embrague	4 + 1	—	4,6	6,4	10,8	16,5
287	1500	Ad. 4-L	Ag.	80,9	72	1.498	8,3	80/6000	Embrague	4 + 1	—	—	—	—	—
288	GT	Ad. 4-L	Ag.	80,9	72	1.498	8,3	80/6000	Embrague	4 + 1	—	—	—	—	—
289	T.V.R. MARK III	Ad. 4-L	Ag.	76,2	88,9	1.622	8,3	63/4500	Embrague	4 + 1	—	4,5	5,8	7,4	10,3
	VANDEN PLAS														
290	PRINCESS 3 L	Ad. 6-L	Ag.	83,3	88,9	2.912	8,3	126/4750	Embrague	3 + 1	—	—	3,9	6,5	12,1
291	PRINCESS 4 L	Ad. 6-L	Ag.	87,3	111,1	3.993	6,8	—	Embrague	4 + 1	—	4,5	6,4	10,2	15,0
	VAUXHALL														
292	SALON FBS	Ad. 4-L	Ag.	79,3	76,2	1.508	8,1	56/4600	Embrague	3 + 1	—	—	3,9	6,4	12,1
293	VX 490	Ad. 4-L	Ag.	79,3	76,2	1.508	9,3	71/5200	Smbrague	4 + 1	—	3,9	5,3	8,3	12,8
294	VELOX	Ad. 6-L	Ag.	82,9	82,5	2.651	8,5	113/4600	Embrague	3 + 1	—	—	3,9	6,4	11,9
295	CRESTA	Ad. 6-L	Ag.	82,5	82,5	2.651	8,5	113/4600	Embrague	3 + 1	—	—	3,9	6,4	11,9
296	VOLGA SALOON	Ad. 4-L	Ag.	92	92	2.445	7,5	80/4000	Embrague	3 + 1	—	—	4,5	8,1	14,2

https://argentoteca.blogspot.com

DE LOS AUTOMOVILES DE 1963

Posición palanca de cambio	KPH x 100 rpm. en la marcha más alta	Tipo de frenos	SUSPENSION		Batería V Amp.h	Distancia entre ejes mm	TROCHA		Largo total mm	Ancho total mm	Altura total mm	Diámetro de giro mm	Peso kg	Rodado	Puertas	Capacidad	
			Delantera	Trasera			Delantera mm	Trasera mm									
Piso	26	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/40	2420	1295	1270	4200	1555	1300	1020	880	560/13	2	2	251
Piso	26	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/40	2420	1295	1270	4200	1555	1300	1020	880	560/13	2	2	252
Piso	17	HC.	IND.	E.Ríg.	12/38	2438	1245	1231	4152	1542	1511	1097	1020	560/15	—	—	253
Piso	16	HD.	IND.	E.Ríg.	12/38	2565	1307	1231	4196	1555	1479	1097	1060	600/13	—	—	254
C.D.	25	HC.	IND.	IND.	12/35	2390	1200	1250	4065	1600	1430	1060	890	590/15	2	4	255
C.D.	25	HC.	IND.	IND.	12/35	2390	1200	1250	4065	1600	1430	1060	890	590/15	2	4	256
C.D.	25	HC.	IND.	IND.	12/35	2390	1200	1250	4065	1600	1380	1080	910	590/15	2	2	257
Piso	27	HC.	IND.	E.Ríg.	12/57	2591	1307	1307	4355	1714	1524	1188	1200	590/15	4	5	258
C.D.	26	HC.	IND.	E.Ríg.	12/57	2591	1307	1307	4355	1714	1524	1188	1200	590/15	4	5	259
Piso	20	HC.	IND.	IND.	12/32	1847	1136	1136	2972	1321	1321	860	485	125/12	2	4	260
Piso	21	HC.	IND.	IND.	—	1936	1130	1130	3171	1321	1327	860	560	135/12	2	4	261
C.D.	33	HC.	IND.	E.Ríg.	12/50	2870	1457	1437	4775	1809	1440	1188	1248	600/15	2	5	262
C.D.	37	HC.	IND.	E.Ríg.	12/50	2870	1457	1437	4775	1809	1440	1188	1347	650/15	4	6	263
C.D.	—	HC.	IND.	E.Ríg.	12/50	2870	1457	1437	4775	1809	1440	1188	1357	650/15	4	6	264
C.D.	—	HC.	IND.	E.Ríg.	12/50	3302	1457	1437	5182	1803	1416	1295	1338	670/15	2	5	265
C.D.	—	HC.	IND.	E.Ríg.	12/50	3302	1457	1437	5182	1803	1416	1295	1480	670/15	2	5	266
C.D.	—	HC.	IND.	E.Ríg.	12/50	3302	1457	1437	5182	1803	1416	1295	1490	670/15	2	5	267
Piso	—	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/60	2769	1457	1437	4888	1788	1381	1143	1450	670/15	2	5	268
TAB.	18	HC.	IND.	IND.	12/28	1800	1140	1080	3115	1300	1360	800	405	480/10	2	4	269
TAB.	16	HC.	IND.	IND.	12/24	1800	1140	1080	2996	1300	1360	800	388	450/10	2	4	270
TAB.	16	HC.	IND.	IND.	12/24	1670	1130	1070	2990	1300	1520	760	435	450/10	2	4	271
TAB.	14	HC.	IND.	IND.	12/24	1670	1130	1070	2990	1300	1520	760	425	450/10	2	4	272
Piso	22	HC.	IND.	E.Ríg.	12/37	2286	1206	1206	4039	1549	1530	1040	870	560/15	2	4	273
Piso	27	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/38	2438	1263	1231	4127	1542	1485	1097	1020	560/15	4	5	274
Piso	27	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/38	2184	1295	1240	3943	1536	1307	1036	970	600/13	2	4	275
Piso	28	HDA.	IND.	IND.	12/44	2438	1341	1341	3814	1524	1280	792	575	590/13	2	4	276
Piso	28	HDA.	IND.	IND.	12/44	2438	1341	1341	3814	1524	1280	792	575	590/13	2	4	277
C.D.	—	HC.	IND.	IND.	12/82	2750	1485	1400	5065	1910	1530	1100	1470	670/15	4	6	278
C.D.	25	HC.	IND.	E.Ríg.	12/32	2400	1231	1231	3994	1491	1440	1040	980	560/13	4	5	279
C.D.	24	HC.	IND.	E.Ríg.	12/55	2527	1378	1378	4406	1694	1524	1100	1265	700/13	4	6	280
C.D.	—	HC.	IND.	IND.	6/56	2020	1211	1255	3361	1493	1465	1000	620	520/13	2	4	281
Piso	25	HC.	IND.	E.Ríg.	12/34	2323	1219	1219	3886	1524	1321	762	720	520/13	—	—	282
Piso	26	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/34	2323	1245	1219	3886	1524	1321	762	820	560/13	—	—	283
Piso	32	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/38	2235	1245	1219	3962	1473	1270	1036	870	590/13	—	—	284
—	—	HC.	IND.	E.Ríg.	12/70	3142	1536	1536	5563	1987	1626	—	1890	820/15	4	8	285
Piso	24	HC.	IND.	IND.	12/34	2083	1168	1155	3505	1372	1194	975	540	520/15	2	2	286
—	—	HDA.	IND.	IND.	12/34	2083	1168	1155	3505	1372	1194	975	540	560/13	2	2	287
—	—	HDA.	IND.	IND.	12/38	2210	1219	1219	3912	1524	1219	975	580	560/13	2	2	288
Piso	25	HDA.	IND.	IND.	12/38	2171	1321	1321	—	1626	1219	—	—	560/15	2	2	289
C.D.	30	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/58	2794	1364	1352	4775	1739	1524	1249	1585	700/14	4	5	290
Piso	—	HC.	IND.	E.Ríg.	12/78	3353	1485	1587	5461	1892	1778	1386	2100	700/16	4	6	291
C.D.	28	H.C.	IND.	E.Ríg.	12/38	2540	1288	1298	4400	1626	1409	1097	935	560/13	4	5	292
Piso	29	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/38	2540	1300	1282	4400	1418	—	1097	1000	560/14	4	5	293
C.D.	31	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/57	2718	1390	1428	4474	1786	1433	1112	1180	590/14	4	6	294
C.D.	31	HDA.	IND.	E.Ríg.	12/57	2718	1390	1428	4474	1786	1433	1280	1313	590/14	4	6	295
C.D.	29	HC.	IND.	E.Ríg.	12/54	2692	1409	1422	4826	4851	1626	1280	1450	670/15	4	6	296

https://argentoteca.blogspot.com

CARACTERISTICAS TECNICAS GENERALES

	Marca y Modelo	Posición motor y disp. cilindros	Enfriamiento	Diámetro	Carrera	Cilindrada total	Relación de compresión (:1)	HP máximos a r p m.	Tipos de transmisión	Nº de marchas	MULTIPLICACION FINAL 5º	4º	3º	2º	1º
	VOLKSWAGEN														
297	1200 DE L.	At. 4-OP	Ai.	77	64	1.192	7,0	40/3900	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,8	9,0	16,6
298	KARMANN-GHIA	At. 4-OP	Ai.	77	64	1.192	7,0	40/3900	Embrague	4 + 1	—	3,9	5,8	9,0	16,6
299	1500	At. 4-OP	Ai.	83	69	1.493	7,8	53/4000	Embrague	4 + 1	—	3,7	5,4	8,5	15,7
300	KARMANN-GHIA	At. 4-OP	Ai.	83	69	1.493	7,8	53/4000	Embrague	4 + 1	—	3,7	5,4	8,5	15,7
	VOLVO														
301	121	Ad. 4-L	Ag.	84,1	80	1.778	8,5	75/4500	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,6	8,2	12,8
302	122	Ad. 4-L	Ag.	84,1	80	1.778	8,5	90/5000	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,6	8,2	12,8
303	210	Ad. 4-L	Ag.	84,1	80	1.778	8,5	75/4500	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,6	8,2	12,8
304	1800	Ad. 4-L	Ag.	84,1	80	1.778	9,5	100/5500	Embrague	4 + 1	—	4,1	5,6	8,2	12,8
305	**WARZAWA** 201	Ad. 4-L	Ag.	82	100	2.120	6,8	50/3600	Embrague	3 + 1	—	—	5,1	9,1	16,0
306	**WARTBURG**	Ad. 3-L*	Ag.	70	78	900	7,5	40/4000	Embrague	4 + 1	—	4,5	6,5	10,1	15,2
	WILLYS														
307	WAGONEER	Ad. 6-L	Ag.	84,9	111,125	3.769	8,9	140/4000	Embrague	3 + 1	—	—	4,1	6,3	10,2
308	WAGONEER 2 TR.	Ad. 6-L	Ag.	84,9	111,125	3.769	8,5	140/4000	Embrague	3 + 1	—	—	4,1	6,3	10,2
	WOLSELEY														
309	HORNET	Ad. 4-L	Ag.	62,9	68,3	848	8,3	37/5500	Embrague	4 + 1	—	3,8	5,3	8,2	13,6
310	1500	Ad. 4-L	Ag.	73	88,9	1.489	7,2	51/4200	Embrague	4 + 1	—	3,8	5,1	8,2	13,6
311	16/60	Ad. 4-L	Ag.	76,2	88,9	1.622	8,3	61/4500	Embrague	4 + 1	—	3,8	5,1	8,2	15,6
312	6/100	Ad. 6-L	Ag.	83,3	88,9	2.912	8,3	126/4750	Embrague	3 + 1	—	—	3,9	6,5	12,1
313	**YUE LONG** YLN 704	Ad. 4-L	Ag.	73	71	1.189	8,2	60/4800	Embrague	3 + 1	—	—	4,3	7,5	15,2
314	**ZAPOROGET**	Ad. 4-V	Ag.	66	54,5	748	—	23/4000	Embrague	4 + 1	—	—	—	—	—
315	**ZIL**	Ad. 8-V	Ag.	100	95	5.980	—	220/4200	Automát.	—	—	—	—	—	—
316	**ALPINE** A 108 1000	At. 4-L	Ag.	63	80	997	8,8	68/5200	Embrague	5 + 1	4,1	5,6	7,3	10,4	16,2
317	**ARISTA** PASSY *	Ad. 2-OP	Ai.	85	75	851	7,2	42/5000	Embrague	4 + 1	—	4,5	6,2	9,2	16,4
318	**CISITALIA** 850	At. 4-L	Ai.	62,5	69	847	9,2	54/6200	Embrague	4 + 1	—	4,1	6,1	9,4	15,2

NUEVO DESTINO PARA EL MOTOTURISTA

Aludir a San Luis, en términos mototurísticos, es una novedad. Los itinerarios trazados por "las dos ruedas" ya no tienen limitaciones y, a lo largo y ancho de la República, *los viajeros de dos y cuatro tiempos* van dilatando las posibilidades mototurísticas. Ahora, en este cada vez más vasto itinerario motociclístico, incluimos a San Luis.

La ciudad de San Luis está ubicada sobre la ruta Nº 7. Esa carretera tiene un tráfico intenso y los viajeros que la atraviesan no pueden tener una visión muy placentera de San Luis, dado que sus bellezas naturales están, en su casi totalidad, al norte de esa ruta. Incluso, entre la ciudad de San Luis y el Río Desaguadero (límite con la provincia de Mendoza), tramo de 82 kms. de recorrido, se extiende parte de la llamada "travesía puntana", zona árida, estéril y desolada que indudablemente impresiona desfavorablemente al viajero. "Sin embargo, al Norte, San Luis aparece en toda su belleza" —dicen con exaltación Julio Serra, su hijo Daniel, su esposa Sara S. de Serra y Mario de Lorenzo—. "Razón por la cual decidimos ir en nuestras máquinas a pasear por San Luis, cuyo nombre suena tan raro cuando se habla de mototurismo". Los Serra fueron en dos Siambretas 125 y de Lorenzo, en D.K.W. 125.

Partieron de Buenos Aires por la ruta 8, haciendo escalas en Colón y Río Cuarto y finalmente San Luis. Es decir, en 3 jornadas cómodas, marchando sin apremios, con largas paradas para descanso, desayunos, almuerzos y merienda. "Un viaje realmente de turismo —expresan los viajeros— sin ningún apuro y "conociendo", en lo posible, todo lo que nos revelaba la ruta y sus poblaciones".

"Llegamos a San Luis de noche y estábamos un tanto despistados. Interrogamos a un lugareño acerca de algún hotel. Nos indicó uno y nos preguntó de dónde veníamos. Le dijimos. Se asombró y lo comunicó a unos vecinos que se acercaron. De pronto, nos vimos rodeados por una cantidad increíble de personas. Les llamaban la atención las máquinas cargadas con bolsones, bolsas con agua, etc. "Nunca vimos a nadie que saliera a pasear en moto", nos dijeron, y no salían de su asombro. Un grupo de mujeres y hombres nos siguió hasta el hotel y, la verdad, nos sentíamos casi héroes, ante la admiración que la gente sentía por nosotros. Tal vez fue el revuelo de un grupo de turistas que estaban en el hotel (sin tener en cuenta que también éramos turistas y porteños como ellos) que se sumó al coro de admiradores. Tanta erusividad terminó por engreírnos", recuerda riendo el matrimonio Serra.

"¡Qué distinto que es el San Luis que conoce el que va de pasada con el que vimos nosotros!", dicen con exaltación los viajeros. "A unos veinte kilómetros de la ciudad y ocultos por sus cerros, surgen de pronto los paisajes: lagos, serranías, valles y quebradas.

En realidad —confiesan los viajeros— estábamos excitados por la sorpresa que resultó para nosotros San Luis.

Desde el punto de vista mecánico, tanto los Serra como de Lorenzo no tuvieron dificultades, y el plan de marcha que habían establecido contemplaba solamente viajar por las mañanas: de 8 a 12 aproximadamente. Recomiendan *hacer* la mezcla al 8 por ciento de aceite y no al 5, dado que este porcentaje es insuficiente en esos tramos. En total, incluyendo la ida y el regreso a Buenos Aires y los "numerosos" paseos que efectuaron por la provincia, recorrieron 2.400 kilómetros, siendo los gastos, en general, económicos. "Los caminos no son dificultosos, y al no tener que trepar cuestas pronunciadas, las máquinas no son exigidas mayormente, aunque es prudente observarlas en todo momento para evitar desperfectos que tomando elementales precauciones todo motorista puede eludir". *

https://argentoteca.blogspot.com

DE LOS AUTOMOVILES DE 1963

	Posición palanca de cambio	KPH x 100 rpm en la marcha más alta	Tipo de frenos	SUSPENSION Delantera	SUSPENSION Trasera	Batería V/Amp.	Distancia entre ejes mm	TROCHA Delantera mm	TROCHA Trasera mm	Largo total mm	Ancho total mm	Altura total mm	Diámetro de giro mm	Peso kg	Rodado	Puertas	Capacidad	
	Piso	29	HC.	IND.	IND.	6/66	2400	1305	1288	4070	1540	1500	1100	740	560/15	2	5	297
	Piso	29	HC.	IND.	IND.	6/66	2400	1305	1288	4140	1634	1330	1125	820	560/15	2	2	298
	Piso	33	HC.	IND.	IND.	6/77	2400	1310	1346	4225	1605	1475	1110	880	600/15	2	5	299
	Piso	33	HC.	IND.	IND.	6/77	2400	1310	1346	4280	1620	1335	1060	900	600/15	2	2	300
	C.D.	29	HC.	IND.	E.Rig.	12/60	2600	1315	1315	4450	1620	1505	960	1080	590/15	4	5	301
	Piso	29	HC.	IND.	E.Rig.	12/60	2600	1315	1315	4450	1620	1505	960	995	590/15	2	5	302
	Piso	27	HC.	IND.	E.Rig.	12/60	2600	1295	1315	4400	1600	1680	1050	1140	640/15	2	5	303
	Piso	27	HD.	IND.	E.Rig.	12/57	2450	1315	1315	4400	1700	1285	950	1130	165/15	2	2	304
	C.D.	23	HC.	IND.	E.Rig.	12/60	2692	1397	1402	4629	1682	1638	1260	1350	640/15	2	5	305
	C.D.	25	HC.	IND.	IND.	6/84	2438	1189	1260	4285	1575	1448	1050	935	590/15	4	5	306
	C.D.	30	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2794	1448	1448	4665	1920	1625	1168	1526	670/15	2	6	307
	C.D.	30	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2794	1448	1448	4665	1920	1625	1168	1619	710/15	4	6	308
	Piso	23	HC.	IND.	IND.	12/34	2044	1215	1174	3269	1409	1346	960	650	520/10	—	—	309
	Piso	29	HC.	IND.	E.Rig.	12/43	2184	1291	1276	3892	1549	1499	1036	920	560/14	—	—	310
	Piso	26	HC.	IND.	E.Rig.	12/58	2546	1285	1304	4432	1600	1473	1127	1150	560/14	—	—	311
	Piso	30	HDA.	IND.	E.Rig.	12/58	2794	1364	1358	4775	1739	1524	1249	1550	700/14	4	6	312
	C.D.	25	HC.	IND.	E.Rig.	12/50	2280	1209	1194	3915	1496	1450	980	900	560/13	4	5	313
	—	—	HC.	IND.	IND.	—	2007	1161	1161	3320	1397	1393	—	—	—	2	4	314
	—	—	HC.	IND.	E.Rig.	12/68	3734	1644	1644	6108	1847	1638	—	2450	890/15	4	8	315
	Piso	26	HD.	IND.	IND.	6/75	1829	1237	1237	3746	1460	1219	840	525	500/15	2	2	316
	Piso	24	HC.	IND.	E.Rig.	12/40	2400	1300	1300	4400	1670	1400	1000	750	145/380	2	2	317
	Piso	26	HDA.	IND.	IND.	12/32	2000	1160	1160	3850	1450	1250	870	600	520/12	2	2	318

FINALIZO EL CAMPEONATO PORTEÑO DE REGULARIDAD

Resultados finales

Efectuadas las 8 pruebas previstas con puntaje para el Campeonato Porteño de Regularidad y tomándose las 5 mejores de cada competidor el resultado final fue el siguiente:

CAMPEONES: Señor Alberto Berry Higgs y señora María A. R. de Bertrán. Con 1.141,88 puntos

SUBCAMPEONES: Sr. Ricardo A. Carranza y señora Norah M. de Carranza. Con 981,61 puntos.

3er. PUESTO: Sr. Rodolfo Bertrán y señora Beatriz G. de Bertrán. Con 921,44 puntos.

4to. PUESTO: Sr. Roberto Candessus y Daniel Candessus. Con 896,16 puntos.

5to. PUESTO: Sr. Angel Pinitti. Con 714,64 puntos.

La regularista y el mar

La afición marinera de nuestros regularistas se puso nuevamente de manifiesto con la gran cantidad de inscriptos para las Carreras a San Clemente del Tuyú y a Mar de Ajó, que se corrieron el 24 de noviembre y el 7 de diciembre, respectivamente. En ambos casos hubo hotelería paga para el piloto y copiloto, y los corredores fueron agasajados en forma inolvidable por los organizadores de la competencia. Los resultados fueron los siguientes:

Premio "San Clemente de Tuyu"-- Bs. A. Dolores -- S. C. del Tuyu (78 inscriptos)

GENERAL: 1º) C. García Alonso-C. Calvelo, con De Soto; 2º) E. Lorenzelli-O. Lara, con Di Tella 1500; 3º) R. Candessus-D. Candessus, con Di Tella 1500; 4º) R. Carranza y H. Carranza, con Ford V8, y 5º) R. Bertrán-B. R. de Bertrán, con Di Tella 1500.

PREMIO "MAR DE AJO" -- Bs. As. -- DOLORES MAR DE AJO

GENERAL: 1º) Claudio Taledriz-Rodolfo Filipini; 2º) Angel Pinotti-Leonel Carballo; 3º) F. Alvarez Gómez-Roberto Mazzarella; 4º) Luis Caputo-Oscar Cohegan, y 5º) José F. Delía-Carlos López.

REGULARIDAD A BARILOCHE

Como estaba previsto en el calendario permanente de regularidad, este año se correrá en semana santa esta importante competencia. La misma, que será fiscalizada por el CAR, es organizada por la Asociación Amigos de Bariloche y contará con el auspicio de las autoridades de Neuquén y de Río Negro. Para este año se han previsto 3 etapas. Buenos Aires-Neuquén; Neuquén-San Martín de los Andes; San Martín de los Andes-Bariloche (pasando por Villa Angostura y Correntoso, es decir, el famoso circuito grande de los 7 Lagos Argentinos).

Posiblemente como en el año anterior habrá hotelería paga para el piloto y copiloto durante tres días, y precios muy reducidos para los acompañantes.

En Bariloche se están preparando una serie de agasajos por parte de la Agrupación organizadora, presidida por el Dr. Fanjul y señor Pedro Zelaschi.

Por su parte el Club de Parabrisas de esa localidad con la colaboración de nuestro equipo técnico-turístico está gestionando la participación en la carrera de un importante núcleo de corredores uruguayos. De concretarse esta participación las autoridades del CAR han prometido todo su apoyo para hacer posible y grata la estada de nuestros hermanos.

Entre los actos programados para agasajar a los participantes se ha previsto una recepción pública en el Centro Cívico, excursión terrestre por el denominado circuito chico, almuerzo en la isla Victoria y visita al bosque de Arrayanes, y varias excursiones náuticas.

Los interesados en participar de esta importante competencia serán ampliamente informados y asesorados en el Club Argentino de Regularidad, calle Cangallo 1133, de esta Capital, en el horario de 19 a 22 horas. *

https://argentoteca.blogspot.com

lea en el próximo número de

PARABRISAS

ROAD-TEST
Peugeot 403

TURISMO
La ruta de San Pablo a Río de Janeiro (con mapa desplegable)

PRESENTACION DE AUTOS EXTRANJEROS
Los nuevos Fiat - Vauxhall - BMC Diesel Sciroco Powell

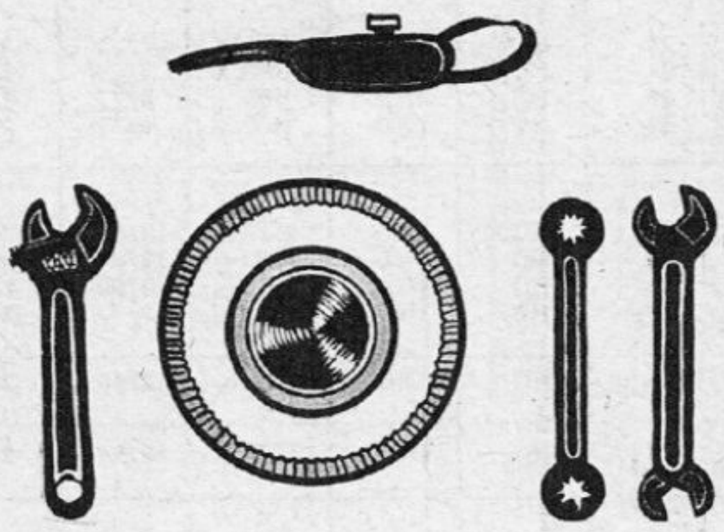
MANUALES
Chevrolet 1951

DEPORTES
La fórmula 1

NOTAS VARIAS
La industria automovilística japonesa
Como subir una cuesta
Autos y astrología - Camiones
PLANILLAS DE PRECIOS PARA AUTOS USADOS

PARABRISAS
aparece el 21 de marzo

SECRETEANDO



MANUALES El apoyo de los lectores, a nuestro pedido de manuales, que se efectuó en algunos números recientes de PARABRISAS, ha sido alentador. Por un tiempo hemos tenido que suspender la adquisición, ya que hemos incorporado a nuestros archivos una cantidad bastante interesante de publicaciones de esta índole, pero en la oportunidad de una posterior reorganización, circularíamos nuevamente nuestro pedido.

Poco a poco, iremos publicando los manuales de los coches antiguos de mayor difusión, y en otros casos podremos contestar por CORREO PARABRISAS. Pedimos, sin embargo, que los amigos lectores no hagan consultas telefónicas, pues tenemos un solo teléfono y éste se utiliza mucho para cuestiones redaccionales y comerciales.

Por otra parte, la mayoría de los manuales que tenemos son del tipo "del dueño", de modo que no comprenden reparaciones, sino datos de mantenimiento y puesta a punto solamente.

TRABAJOS EN LA CALLE Día viernes anterior a las fiestas de fin de año. Inmenso tránsito en el puente Barracas, acceso al Sur (a esa hora, 8,30, puerta del Sur a la Capital). Sobre el angosto y enmarañado "tubo venturi" que significa el puente, una de las filas de tránsito se encontraba obstruida por trabajos de reparación.

Por supuesto que nada puede ser más elogiable que la reparación de las calles..., pero, volvemos sobre un tema ya tocado, ¿no puede hacerse de noche, cuando el tránsito es muy liviano? ¿Es indispensable hacerlo a las ocho y media de la mañana de un viernes, especialmente el viernes antes de fin de año? En Europa, cuando se necesita arreglar una calle, ponen una cuadrilla de cincuenta operarios y realizan sus tareas de noche. Por supuesto que no es conveniente usar taladros neumáticos en horas de sueño, pero gran parte de los trabajos no involucran necesariamente un continuo y estrepitoso fragor.

PELIGRO EN LAS RUTAS Por exceso de inconsciencia las rutas del país son mucho más peligrosas de lo que debieran ser. Nos referimos no principalmente a excesos de velocidad, sino a vehículos estacionados sobre la calzada asfáltica, o que circulan sin luz, o lo peor de todo, que estacionan sin luz en la ruta de noche, como un acoplado que nos "tocó" a nosotros no hace mucho... PARABRISAS está en estrecho contacto con la Policía de la provincia de Buenos Aires, a ver si se puede colaborar con ello para mejorar las cosas. *

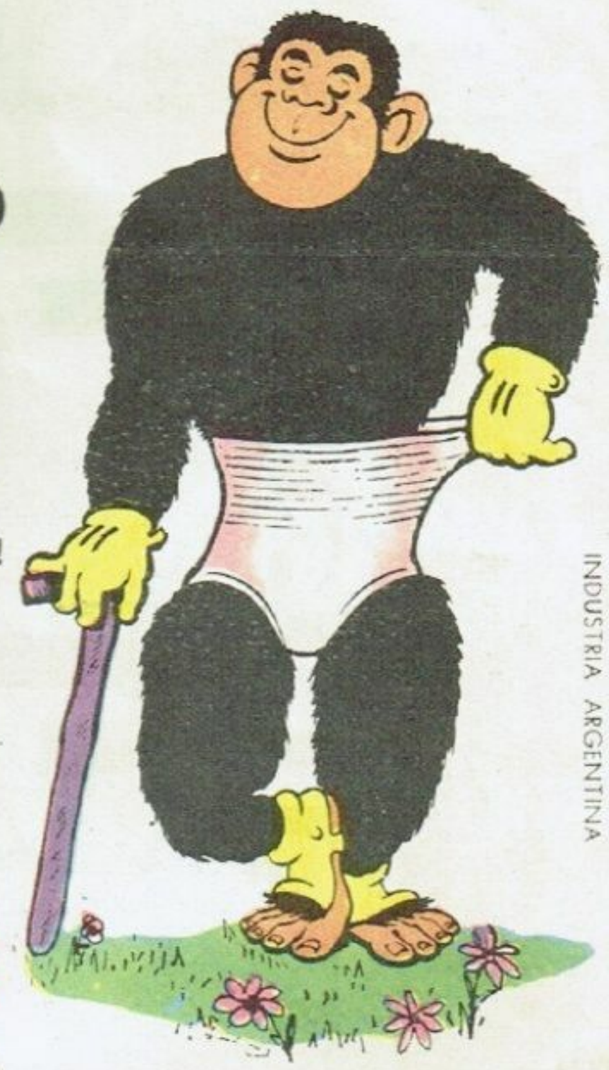
Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 6548
Registro de la Propiedad Intelectual Nº 668.667
IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S.A. TALLERES GRAFICOS

https://argentoteca.blogspot.com

MAS DESCANSO Y LA MISMA ACTIVIDAD

Vistiendo todo el día y todos los días el incomparable y varonil **suspensor anatómico CLIPER,** Usted se encontrará más descansado y cómodo en cualquier actividad. ¡Compruébelo **hoy mismo!**

Dura mucho más. Se lava fácilmente. No se plancha.



INDUSTRIA ARGENTINA

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase.

SUSPENSOR **Cliper** **para todo uso**

ES UN PRODUCTO DE "FABRICAS *Leila*" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com